

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 11

SEPTIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1917



VOLUME LII.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

SEPTIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1917.

A

A

B

C

C

C

D

E

F

G

G

H

I

M

Mc

N

O

P

Q

Q

R

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME I.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1916, volume I, parties a, b et A à K; volume II, parties L à U; volume III, parties V à Z; volume IV, partie ZZ. Présenté par sir George Foster, le 19 avril 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présentés le 1er février 1917, par sir Thomas White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918 et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,* le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des Communes. Présenté le 31 janvier1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1917, et conformément aux dispositions de la *Loi de l'Amérique Britannique du Nord, 1867,* le Gouverneur général recommande ce budget à la Chambre des Communes. Présenté le 5 février 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1918. Présenté le 17 août 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1915. Présentée le 25 janvier 1917, par sir Thomas White.
Pas imprimée.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1915. Présenté le 25 janvier 1917, par sir Thomas White. .*Pas imprimé.*

VOLUME 3.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année finissant le 31 décembre 1916. Présenté le 27 juillet 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1916. Présenté le 2 mai 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie I.—Commerce du Canada (Importations et exportations). Présenté le 19 avril 1917, par sir George Foster.. .. .. .. *..Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 5.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie II.—Commerce du Canada avec la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, les Etats-Unis. Présenté le 25 janvier 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie III.—Commerce du Canada avec l'Angleterre et les pays étrangers (sauf la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis). Présenté le 19 avril 1917, par sir George Foster.. .. .. *..Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Partie IV.—Renseignements divers.) Présenté le 4 juin 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10*d*. Rapport du ministère du Commerce. Partie V.—Statistiques des grains compilées par la division d'inspection du ministère à Ottawa pour l'exercice clos le 31 mars 1916, l'année de la récolte finissant le 31 août 1916 et la saison de navigation se fermant le 1er décembre 1916 et rapport de la Commission des grains. Présenté le 8 juin 1917, par sir George Foster.. .. .. *..Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés ainsi que statistiques du trafic des steamers jusqu'au 31 décembre 1916 et estimations pour l'exercice 1917-18. Présenté par sir George Foster.. .. .. *..Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*f*. Rapport du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, traités et conventions. Présenté en 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 29 janvier 1917, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

12, 13, 14. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Partie I.—Accise. Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et électricité. Partie III.—Falsification des substances alimentaires. Présentés le 26 janvier 1917, par l'honorable sir James Lougheed.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 26 janvier 1917, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*a*. Rapport du commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Laiterie, fruits, extension des marchés et des installations frigorifiques. Présenté en 1917, par l'honorable M. Burrell.. .. .. *..Pas imprimé.*

VOLUME 8—*Suite.*

15b. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté en 1917, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15c. Rapport sur la loi concernant l'enseignement agricole 1915-16 conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté le 31 janvier 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

(Ce volume est relié en deux parties.)

16. Rapport du directeur et des officiers des stations agronomiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Volumes I, II et III. Présenté le 13 août 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice clos le 30 septembre 1915. (Appendice au rapport du Commerce pour l'année 1915. Présenté en 1917, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles de la Chambre des communes tenues au cours de l'année 1916. Présenté en 1917, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 10.

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 26 janvier 1917, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour l'exercice du 1er avril 1915 au 31 mars 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20a. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1916. Présentée le 7 mai 1917, par l'honorable M. Reid.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20b. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 24 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

20c. Onzième rapport de la Commission des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 23 janvier 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20d. Statistique des téléphones du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20e. Statistique des messageries du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 25 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20f. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916. Présentée le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20g. Rapport de la Commission royale chargée d'étudier le problème général des transports au Canada, comprenant le rapport de sir H. F. Drayton et de M. W. M. Acworth, le rapport de M. A. H. Smith et les appendices A et B, soit un rapport sur l'évaluation du réseau du chemin de fer *Canadian Northern* et du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, par M. Geo. F. Swain, I.C. Présenté le 2 mai 1917, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

21. Quarante-neuvième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1915-16.—Marine. Présenté le 23 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1916. Présentée le 4 septembre 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-neuvième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1915-16. Marine.—Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur. Présenté le 19 avril 1917 par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 1er février 1917, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1915-16. Présenté le 19 juin 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*c*. Rapport sur les levés hydrométriques (jaugeage des cours d'eau), pour l'année civile 1915. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

25*d*. Quinzième rapport de la commission de géographie du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté en 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

25*e*. Levés hydrométriques de la Colombie-Britannique pour l'année civile 1915 (Ressources hydrauliques, Doc. No 18 de la division des forces hydrauliques du Dominion, ministère de l'Intérieuer.) Présentés le 5 juillet par l'honorable M. Roche.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Levés hydrométriques du Manitoba pour l'année civile 1915. (Ressources hydrauliques, Doc. No 19 de la division des forces hydrauliques du ministère de l'Intérieur.) Présentés le 7 juillet 1917 par l'honorable M. Roche.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année civile 1916. Présenté le 28 août 1917, par l'honorable M. Meighen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile 1915. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1913. Présenté le 19 avril 1917, par sir Robert Borden.. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 19.

29. Rapport du Secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 18 août 1917, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

30. Liste du Service civil pour 1916. Présentée en 1917.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Huitième rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 31 juillet 1917, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du Secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté en 1917...*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 20.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté en 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35. Rapport du Conseil de la Milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 3 février 1917, par sir A. E. Kemp.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*a*. Neuvième rapport du registraire des conseils de conciliation et d'enquête sous l'autorité de la loi des enquêtes en matière de différends industriels de 1917, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Douzième rapport annuel des commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 19 avril 1917, par l'honorable M. Cochrane.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 21.

38. Rapport du Service naval, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38*a*. Supplément au sixième rapport annuel du Service naval, division des pêcheries—Biologie canadienne 1915-16. Présenté le 4 juin 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38*b*. Conservation du homard en Canada, par A. P. Knight, M.A.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Quarante-neuvième rapport de la division des pêcheries du ministère du Service naval, 1915-1916. Présenté le 22 janvier 1917, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21—*Suite.*

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 19 janvier 1917, par Son Honneur l'Orateur.. .. ..*Pas imprimé.*

41. Copies des décrets du Conseil qui suivent:—

C.P. No 1719, 15 juillet 1916,—Concernant la nomination d'un sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux affaires étrangères durant la prolongation de la guerre.

C.P. No 2576, 21 octobre 1916,—Concernant la nomination de Hugh Clark, membre de la Chambre des Communes pour le collège électoral de Bruce-Nord, aux fonctions de sous-secrétaire d'Etat parlementaire aux affaires étrangères durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 1720, 15 juillet 1916,—Concernant la nomination d'un secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 1730, 19 juillet 1916,—Concernant la nomination de Fleming Blanchard McCurdy, membre de la Chambre des Communes pour le collège électoral de Shelbourne et Queen, aux fonctions de secrétaire parlementaire du ministère de la Milice et de la Défense, durant la prolongation de la guerre actuelle.

C.P. No 2651, 28 octobre 1916,—Concernant l'institution à Londres d'un ministère chargé de l'administration des forces canadiennes d'outre-mer, et de la direction et du contrôle des dépenses d'outre-mer en ce qui concerne ces troupes.

C.P. No 2656, 31 octobre 1916,—Concernant la nomination de l'honorable sir Georges Halsey Perley au poste de ministre des forces militaires canadiennes d'outre-mer dans le Royaume-Uni. Présentées par sir Robert Borden, le 18 janvier 1917.
Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

42. Documents relatifs à la conférence impériale de guerre, 1917. Présentés par sir Robert Borden, le 18 janvier 1917.
Imprimés pour les documents parlementaires seulement.

42*a*. Copie d'un document parlementaire (Cd 8566) contenant des extraits des délibérations de la Conférence impériale de guerre, 1917, et les documents soumis à la Conférence. Présentée par sir Robert Borden, le 15 juin 1917.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

43. Copies des décrets du Conseil suivants:—

C.P. No 64-15-25, 29 juin 1916,—Autorisant la mise à sa pension de M. Silas Blair Kent, fonctionnaire dans la subdivision B de la première division, employé comme préposé en chef au service des primes de pêche dans le ministère du Service de la Marine.

C.P. No 3192, 30 décembre 1916,—Règlements régissant le paiement de l'allocation de séparation pour les membres de la Marine Royale Canadienne et de la réserve de la Marine Volontaire Royale Canadienne.

C.P. No 3108, 19 septembre 1916,—Règlements régissant le paiement de "solde de commandement" aux officiers chargés d'un "service spécial", etc., dans la Marine Royale Canadienne.

C.P. No 2942, 29 novembre 1916,—Règlements régissant le paiement de solde fiscale prolongée dans la Marine Royale Canadienne.

C.P. No 2442, 11 octobre 1916,—Modifications apportées au décret du conseil C.P. No. 1334, du 3 juin 1916, décrétant le chiffre des pensions pour les forces militaires et navales du Canada.

C.P. No 2130, 9 septembre 1916,—Règlement régissant le recrutement de la réserve volontaire royale canadienne pour service dans la Marine Royale.

C.P. No 1939, 18 août 1916,—Décret édicté en vertu de la Loi des Mesures de guerre, 1914, pour prévenir le danger de recevoir en Canada des personnes de nationalités ennemies se faisant passer pour neutres.

Présentées par l'honorable M. Hazen, 22 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

43*a*. Copie d'un extrait du décret du conseil, C.P. No 942, daté le 5 avril 1917, relatif aux règlements qui régissent le paiement de l'allocation de séparation dans la Marine Royale Canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 11 juin 1917.. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

43*b*. Copie du décret du conseil, C.P. No 1397, daté le 21 mai 1917:—Règles et règlements applicables aux personnes qui sont employées dans toute bâtisse, ou sur tout quai, etc., là où se manipulent des munitions, etc., ou qui se trouvent dans le voisinage rapproché de ces endroits. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 14 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

43*c*. Copie d'un extrait du décret du conseil, C.P. No 1576, daté le 11 juin 1917:—Règlements établissant le grade de premier commandant de navire et de commandant de navire dans la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 20 juin 1917. *Pas imprimée.*

43*d*. Copie du décret du conseil, C.P. 69/1774, en date du 28 juin 1917. renfermant les règlements pour le paiement de l'allocation des spécialistes de la R.V.C.M.R. et de la R.V.C.M.R., division d'outre-mer. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 9 juillet 1917. *Pas imprimée.*

43*e*. Copie d'un extrait d'un décret du conseil, C.P. No 1783, en date du 29 juin 1917:—Règles et règlements pour le paiement, les allocations et les pensions du Service naval.

Copie d'un extrait d'un décret du conseil, C.P. 1871, en date du 6 juillet 1917:—Amendement aux règlements pour le paiement d'allocations de séparation pour les personnes dont ceux qui sont dans le service actif dans le Service naval sont les soutiens.

Présentées par sir James Lougheed, le 12 juillet 1917. (Sénat.) *Pas imprimées.*

43*f*. Extrait du décret du conseil, C.P. No 1993, du 17 juillet 1917:—Tableau des allocations de suffisance pour les officiers et les matelots du service naval, quand ils voyagent en mission officielle.—Extrait du décret du conseil, C.P. No 1994, du 17 juillet 1917: Tableau des allocations pour logement, provisions, chauffage et éclairage, pour les officiers et matelots du Service naval. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 6 août 1917. *Pas imprimé.*

43*g*. Extrait du décret du conseil, C.P. No 2105, daté le 9 août 1917.—Modifications apportées aux règlements régissant la solde, les allocations et le chiffre des pensions des officiers, officiers à brevet et matelots invalidés, etc., ayant appartenu au Service naval. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 27 août 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

43*h*. Extrait du décret du Conseil (Défense du Canada") C.P. No 2277, en date du 17 août 1917. Modifications concernant le Service naval. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

43*i*. Extrait du décret du Conseil No C.P. 2433, en date du 1er septembre 1917: Règlements *re* solde et allocations aux officiers et soldats après leur libération du service naval canadien. (Sénat.).. .. ..*Pas imprimé.*

44. Correspondance relative au retrait de la carabine Ross comme arme de la force expéditionnaire canadienne. Présentée par sir Robert Borden, le 22 janvier 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

45. Rapport de la Commission des achats de guerre, pour la période écoulée depuis sa constitution, le 8 mai 1915, jusqu'au 31 décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Kemp, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

46. Copies des décrets du conseil concernant l'établissement d'un Bureau du Service national du Canada, et la nomination des titulaires qui le composent, en conformité des stipulations de la Loi des Mesures de guerre, 1914. Présentées par sir Robert Borden, le 23 janvier 1917.... .. ..*Imprimées pour les documents parlementaires seulement.*

47. Copie du marché conclu entre Sa Majesté le Roi et l'*Acadia Coal Company,* relativement à la location du chemin de fer dit *Vale Railway.* Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

48. Copie du marché conclu entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie du chemin de fer Québec-Saguenay, la Compagnie *Quebec Railway, Light and Power,* la Compagnie du chemin de fer Lotbinière et Mégantic, et la Compagnie *Quebec Railway, Light, Heat and Power,* concernant l'acquisition par le gouvernement des dites voies ferrées. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 23 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

48*a*. Copie de toutes les procédures en cour d'Echiquier du Canada, et du jugement du juge Cassels dans l'affaire de l'adjudication en la matière du chemin de fer Québec et Saguenay, du chemin de fer Québec et Montmorency, et du Lotbinière et Mégantic. Présentée le 21 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

48*b*. Copie du jugement rendu par le juge Cassels, le 24 janvier 1917, en la matière de la fixation du prix à payer par le gouvernement pour (*a*) le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, (*b*) le chemin de fer Québec et Saguenay, (*c*) le chemin de fer Lotbinière et Mégantic, sous l'empire du Statut de la dernière session, chapitre 22, 6-7 George V. Présentée le 27 juin 1917. *M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

49. Sommaire des mandats du Gouverneur général, émis depuis la dernière session du Parlement, imputables sur l'exercice financier 1916-1917. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

49*a*. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis l'ajournement du parlement en février 1917. Présenté par sir Thomas White, le 24 avril 1917.. .. .. ..*Pas imprimé.*

50. Copie des modifications apportées aux règlements régissant la radiotélégraphie depuis le 1er août 1914. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 25 janvier 1917. *Pas imprimée.*

50*a*. Copie de la modification apportée à l'alinéa (*d*) de l'article 104 des Règlements de la radiotélégraphie: Régie des stations navales dans un havre canadien. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 29 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

50*b*. Modification des règlements concernant la radiotélégraphie édictés par le ministre du Service de la Marine, en vertu de l'article 11, chapitre 43, 3-4 George V, Loi du Radiotélégraphe. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

51. Sommaire des dépenses au chapitre des "Dépenses imprévues diverses" du 1er avril 1916 au 18 janvier 1917, en conformité de la Loi des Subsides de 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

52. Relevé des emprunts temporaires, lancés depuis le 1er avril 1916 jusqu'au 18 janvier 1917. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

53. Rapport et relevé des recettes et des dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, compulsés jusqu'au 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917. *Pas imprimé.*

54. Relevé des recettes et des dépenses de la Société royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. ..*Pas imprimé.*

55. Relevé des recettes et des dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux, à la date du 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917. *Pas imprimé.*

56. Relevé des allocations de pension et de retraite dans le service civil, pour l'année terminée le 31 décembre 1916, faisant connaître les nom, grade, appointements, service, allocation et cause de la mise à la retraite de chaque personne mise à sa pension ou à sa retraite;—indiquant de plus si la vacance a été remplie par avancement ou par une nouvelle nomination, et le salaire de tout nouveau titulaire. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

57. Relevé en conformité de l'article 17 de la Loi d'assurance du Service civil, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916. Présenté par sir Thomas White, le 25 janvier 1917. *Pas imprimé.*

58. Règlements édictés en vertu de la "Loi des insectes destructeurs et autres fléaux", article 9, chapitre 31, 9-10 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 26 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

59. Tableau indiquant la moyenne des hommes employés dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1916, avec la liste de leurs rémunération et frais de route, en vertu des Statuts Revisés du Canada, chap. 92, sec. 6, par. 2. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 26 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 21—*Suite.*

60. Copie des témoignages entendus par l'honorable sir Charles Davidson, chevalier, commissaire chargé de faire une enquête relativement aux achats faits par le gouvernement et pour le compte du gouvernement du Canada, d'armes, de munitions, d'équipements, de matériaux, de chevaux, de provisions et autres articles pour les fins de la guerre actuelle, ainsi qu'aux dépenses et paiements faits ou convenus à cet égard; en même temps que le rapport du même commissaire au sujet de la vente de munitions pour armes portatives; de l'achat de sous-marins et d'étoffe pour uniformes (*Auburn Woolien Mills Co.*). Présentée par l'honorable M. Meighen, le 30 janvier 1917.. ..*Pas imprimée.*

61. Rapport soumis par l'officier en charge du Bureau canadien des archives de guerre, à Londres, Angleterre, au très honorable sir Robert Borden, G.C.M.G., M.P., premier ministre du Canada, touchant le travail accompli par le Bureau canadien des archives de guerre, depuis son institution jusqu'au 11 janvier 1917. Présenté par sir Robert Borden, le 31 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

62. Rapport annuel concernant les Unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 31 janvier 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

63. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du Secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (22 janvier 1916), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts Revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 31 janvier 1917. *Pas imprimé.*

64. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 21, 7-8 Edouard VII, Loi des arpentages fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimés.*

65. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 19, 1-2 George V, Loi des Réserves forestières et des Parcs fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

66. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer et dans l'étendue de terres de la rivière à la Pluie". Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimés.*

67. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* et dans l'*Officiel* de la Colombie-Britannique entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements régissant l'arpentage, l'administration et la disposition des terres fédérales dans la zone du chemin de fer, de 40 milles, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

68. Relevé faisant connaître toutes les terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, au cours de l'année écoulée entre le 1er octobre 1915 et le 30 septembre 1916, ainsi que les noms des acheteurs, en conformité des Statuts du Canada, 1886, chapitre 9, article 8. Présenté par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917. *Pas imprimé.*

69. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er janvier et le 31 décembre 1916, conformément aux dispositions de l'article 77 de la Loi des Terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada de 1908. Présentés par l'honorable M. Roche, le 1er février 1917.. .. ..*Pas imprimés.*

70. Copies certifiées des rapports du comité du Conseil privé, approuvés par Son Excellence le Gouverneur général le 29 novembre 1916, autorisant la révocation des arrangements conclus entre le gouvernement du Canada et les gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, respectivement, relativement au service de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest dans ces provinces. Présentées par sir Robert Borden, le 1er février 1917.. ..*Imprimées pour les documents parlementaires seulement.*

VOLUME 21—*Suite.*

70*a*. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, correspondance, etc., au sujet de la révocation des arrangements qui avaient été conclus entre le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces de la Saskatchwan et de l'Alberta, quant au service de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Présentée le 1er juin 1917. *M. McCraney.*
Pas imprimée.

71. Réponse à ordre de la Chambre du 20 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance concernant la nomination de M. Alfred Gravel, commissaire du havre de Québec, et concernant tout autre candidat à la charge de Commissaire du havre de Québec pour représenter la rive sud. Présentée le 2 février 1917. *M. Bourassa.*
Pas imprimée.

72. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 2 février 1914,—Copie de tous les décrets du conseil, correspondance, requêtes, télégrammes et autres documents, pour la période 1885-1914, se rapportant en quelque manière que ce soit à la prohibition de l'exportation du saumon *sockeye* en dehors des limites de la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 2 février 1917. *M. Sinclair*.. .. .. *Pas imprimée.*

73. Septième rapport annuel de la Commission de conservation, pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1916. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 5 février 1917.
Pas imprimé.

74. Réponse à ordre du Sénat du 23 janvier dernier pour copie de la correspondance échangée entre le premier ministre du Canada, le Très honorable sir Robert L. Borden, et le leader de la loyale Opposition de Sa Majesté au Canada, le Très honorable sir Wilfrid Laurier, au sujet de la prolongation du terme du présent Parlement durant la guerre, du 3 novembre 1915 au 3 janvier 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 23 mai 1917.
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

75. Etat détaillé de tous les rabais et remboursements de taux ou droits pour l'exercice financier terminé le 31 mars. (Sénat.) .. .. *Pas imprimé.*

75*a*. Etat supplémentaire des rabais et remboursements de taux et droits, relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries. Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

76. Ordonnances du territoire du Yukon, adoptées par le conseil du Yukon en 1916. (Sénat.)
Pas imprimées.

76*a*. Sommaire des décrets du conseil édictés sous l'empire de l'article 18 du chapitre 63, Statuts Revisés du Canada, "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon". Présenté par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917.. .. .. *Pas imprimé.*

76*b*. Sommaire des décrets du conseil édictés en l'année 1917, sous l'empire de l'article 18 du chapitre 63, Statuts Revisés du Canada; "Loi prévoyant à l'administration du territoire du Yukon". Présentée par l'honorable M. Sévigny, le 5 juillet 1917.. .. *Pas imprimé.*

77. Copie d'un extrait du décret du Conseil No 43/263, du 27 janvier 1917, autorisant des règlements déterminant l'octroi d'allocations aux officiers comptables (du service de la Marine royale canadienne) des navires d'emmagasinage et d'entreposage, en conformité des dispositions de l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 6 février 1917.. .. .. *Pas imprimée.*

78. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance concernant l'institution d'une commission chargée de faire une enquête au sujet de la situation financière et économique des chemins de fer canadiens; aussi, les noms des commissaires, le chiffre de leur rémunération, les noms des secrétaires et des ingénieurs nommés par eux ou par la commission et le chiffre de la rémunération accordée à ces secrétaires et ingénieurs. Présentée le 6 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier.*
Pas imprimée.

79. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., concernant la destitution de M. H. D. McKenzie, contremaître mécanicien, à Stellarton, sur la ligne du chemin de fer du gouvernement, et la nomination de son remplaçant. Présentée le 6 février 1917. *M. Macdonald.* .*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

80. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître la quantité de marchandises et colis qui a été transportée par le *Grand Trunc Pacific Railway* entre Lévis et Moncton, depuis que cette partie du chemin de fer a été exploitée conjointement avec le réseau des chemins de fer du gouvernement. Présentée le 6 février 1917. *M. Copp*.......................... ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à ordre de la Chambre du 12 avril 1916,—Etat indiquant,—

1. Combien il y a, dans le ministère de l'Intérieur, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur;
2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires;
3. Quel est le salaire de chacun d'eux;
4. Depuis combien de temps chacun d'eux a été employé dans ce ministère;
5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu.

Présentée le 6 février 1917. *M. Turriff*.................. ..*Pas imprimée.*

82. Réponse à ordre de la Chambre du 15 mars 1916,—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les provinces en vue de coopérer d'une manière plus efficace à l'encouragement de l'immigration et de la colonisation, commençant par une lettre du ministre de l'Intérieur aux premiers ministres des provinces en novembre 1917. Présentée le 6 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier*................ ..*Pas imprimée.*

83. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Etat faisant connaître,—

1. Quels sont les noms des personnes nommées à quelques fonctions dans le service de l'Immigration dans la cité de Montréal depuis le 1er octobre 1911; quel était leur salaire au moment de leur nomination et celui qu'elles reçoivent présentement;
2. Quels sont, parmi ces employés, ceux à qui il est accordé des dépenses de voyage ou autres, et combien leur a été payé de ce chef depuis leur nomination.

Présentée le 6 février 1917. *M. Lachance*................ ..*Pas imprimée.*

84. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître les quantités de bois coupé, et les droits de coupe versés à cet égard, sous l'empire des conditions du permis de coupe ou de vente accordé par le ministère des Affaires des Sauvages à M. Arthur Webber, le dit bois provenant de terres situées près de Ship-Harbour-Lake, comté de Halifax; y compris le nom ou les noms de tous les inspecteurs des coupes de bois effectuées sur les dites terres des sauvages en vertu du dit permis de coupe ou de vente;—aussi, copie de tous les rapports en la matière faits par ces inspecteurs. Présentée le 6 février 1917. *M. McLean (Halifax)*.............. ..*Pas imprimée.*

85. Réponse à adresse du Sénat du 12 mai 1916,—Copie du rapport spécial de la Commission royale qui s'est occupée des affaires des sauvages de la réserve de Kitsilano, ainsi que de l'arrêté ministériel pris le 28 mars 1916, et de tous autres documents et de toute correspondance touchant ce rapport.......................... ..*Pas imprimée.*

86. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux invitant ceux-ci à prendre part à une conférence aux fins d'élaborer les mesures à prendre en faveur des soldats revenus de la guerre. Aussi, copie des procès-verbaux des séances de la conférence qui s'est tenue à Ottawa le 10 janvier en la matière. Présentée le 7 février 1917. *Sir Wilfrid Laurier.*

Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

87. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier,—Copie de toute correspondance échangée entre l'un ou l'autre des membres du gouvernement et sir Thomas Tait en ce qui concerne sa nomination comme membre de la Commission du Service national, et sa démission subséquente. Présentée le 7 février 1917. *M. Graham.*

Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

87*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre M. Murray, secrétaire de l'Association des manufacturiers, et l'un ou l'autre des ministres, ou sir Thomas Tait, en sa qualité de président de la Commission du service national, touchant la question de sa nomination au poste de secrétaire de cette commission. Présentée le 1er juin 1917. *M. Graham*........ ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

88. Correspondance entre le premier ministre et le chef de l'opposition au sujet de l'institution d'une Commission parlementaire du Service national. Présentée le 7 février 1917, par sir Robert Borden.. .. .. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

89. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Copie de tous les documents, requêtes, lettres, télégrammes, rapports, etc., touchant la fermeture du bureau de poste de Canard et Splitlog, et l'ouverture du bureau de poste de Loiselleville, dans le comté d'Essex, ainsi que tous les documents et requêtes au sujet de l'établissement de routes postales rurales ayant pour point de départ Loiselleville. Présentée le 7 février 1917. *M. Wilcox.* *Pas imprimée.*

90. Rapport sur le service médical de l'armée canadienne, par le colonel Herbert A. Bruce, inspecteur général spécial du service médical de la force expéditionnaire canadienne, daté de Londres, Angleterre, le 20 septembre 1916. Présenté par sir Robert Borden, le 7 février 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

90*a*. Rapport sur le service médical de l'armée canadienne, par une commission d'officiers présidée par le chirurgien général sir William Baptie, K.C.M.G., C.B., V.C., daté de Londres, Angleterre, le 22 décembre 1916. Présenté par sir Robert Borden, le 7 février 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

90*b*. Copie du rapport intérimaire du chirurgien général G. C. Jones, directeur du service de santé, en réponse au rapport sur le service de santé de l'armée canadienne par le colonel Herbert A. Bruce, inspecteur-général spécial du service de santé des forces expéditionnaires du Canada, daté de Londres, le 28 septembre 1916. Présentée par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à ordre de la Chambre du 7 février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la fermeture de l'agence de la Marine à Pictou, l'automne dernier, et à sa réouverture subséquente. Présentée le 19 avril 1917. *M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Relevé faisant connaître combien de chevaux ont été achetés en Canada, pour des fins militaires au cours de chacune des années 1914, 1915 et 1916 (*a*) pour les troupes canadiennes; (*b*) pour l'armée britannique, et (*c*) pour la France et les autres alliés; quelle somme a été payée pour ces achats en chacune des années, et pour chacun des pays susdits. Présentée le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—1. Relevé faisant connaître les noms, l'adresse de résidence et l'occupation antérieure de tous les censeurs, déchiffreurs de dépêches ou de tout autre employé du gouvernement qui ont été en charge des différentes stations du Câble dans la Nouvelle-Ecosse durant l'année civile 1916; 2. les noms des personnes qui ont respectivement recommandé chacun de ces employés, et 3. quel salaire a été payé à chacun de ces employés pour l'année civile 1916. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

94. Copie des ordres généraux de la Milice promulgués entre le 30 décembre 1915 et le 8 février 1917. Présentée par sir Edward Kemp, le 19 avril 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

95. Réponse à ordre de la Chambre du 11 mars 1915,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, accusations, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Frank Dunlop, de Granes-Point, à Sydney-Mines, dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., et état détaillé des dépenses de l'enquête tenue en cette matière. Présentée le 19 avril 1917. *M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

96. Réponse à ordre de la Chambre du 3 avril 1916,—Etat indiquant,—1. Quels sont les noms des personnes qui composent le personnel du bureau du Haut Commissaire du Canada à Londres; 2. Si quelques-uns de ces fonctionnaires sont nés en Canada et leurs noms; 3. S'il est vrai, comme la chose a été dite, que le Canada est la seule des possessions britanniques qui n'emploie aucun de ses indigènes dans le bureau de son Haut-Commissaire. Présentée le 19 avril 1917. *M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

97. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 22 février 1915,—Copie de tous décrets du Conseil, mémoires, correspondance ou documents, en la possession du gouvernement ou de quelqu'un des ministères, concernant le trafic du poisson séché et des vins entre le Portugal et le Canada. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

98. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé, sous forme de tableau, des divorces accordés par le Parlement du Canada depuis 1867. Présentée le 19 avril 1917. *M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

99. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant le contrat pour le transport de la malle de Tatamagouche à New-Annan et Tatamagouche-Mountain, comté de Colchester. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

100. Copie de la nouvelle règle qui remplace la règle 236 des Règles et ordonnances générales qui régissent la pratique et la procédure à suivre dans la cour de l'Echiquier du Canada, adoptée le 16 février 1917. Présentée par l'honorable M. Patenaude, le 19 avril 1917. *Pas imprimée.*

100*a*. Copie des règles et ordonnances générales actuellement en force au sujet de la pratique et de la procédure dans la cour de l'Echiquier du Canada.—Aussi,—Copie de l'ordonnance générale concernant les honoraires et frais dans la cour de l'Echiquier, dans l'exercice de sa juridiction, à titre de cour de l'Amirauté. Présentée par l'honorable M. Patenaude, le 3 mai 1917. . . . . *Pas imprimée.*

101. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Relevé fournissant une liste de toutes les personnes employées au cours de l'année 1916, dans la remise à locomotives des chemins de fer du gouvernement, à Pirate-Harbour, N.-E., comme serre-freins, télégraphistes, nettoyeurs et tâcherons, avec mention de la date de leur nomination et la durée de leur emploi, respectivement; aussi, le salaire mensuel de chacun de ces employés. Présentée le 19 avril 1917. *M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

102. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et autres documents concernant la demande et la nomination d'un bureau de conciliation pour les employés de l'*Acadia Coal Co.,* au printemps de 1916, des délibérations du dit bureau et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

103. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les documents, de quelque nature que ce soit, télégrammes, correspondance, etc., échangés entre toute personne ou toutes personnes et le ministère du Travail ou tout autre ministère du gouvernement au sujet des différends industriels survenus à Thetford-Mines, P.Q.;—aussi, copie de toute la correspondance échangée entre les différents ministères du gouvernement à ce même sujet. Présentée le 19 avril 1917. *M. Verville*. . *Pas imprimée.*

104. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, papiers, télégrammes et autres documents concernant la demande d'un bureau de conciliation en vertu de la Loi des différends industriels et le refus de l'accorder aux employés de chemin de fer du Canada à Pictou qui faisaient partie de l'Union des débardeurs à Pictou pendant l'année 1916. Présentée le 19 avril 1917. *M. Macdonald*. . *Pas imprimée.*

105. Réponse à ordre de la Chambre du 7 février 1917,—Copie des contrats conclus entre le gouvernement et la *P. Lyall and Sons Construction Company,* pour la reconstruction de l'édifice parlementaire. Présentée le 20 avril 1917. *M. Murphy.* *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

106. Copie du décret du conseil No 1062, 16 avril 1917, ordonnant que le blé, la farine de blé et la semoule soient inscrits sur la liste des marchandises qui peuvent être importées en Canada franc de droit de douane. Présentée par sir Thomas White, le 20 avril 1917. *Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

107. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant s'il est à la connaissance du gouvernement qu'il se serait présenté dans le service militaire des cas où des

VOLUME 21—*Suite.*

soldats après enrôlement ont obtenu congé pour aller travailler aux récoltes et ont été blessés accidentellement pendant ce congé, et par suite de ces accidents ont dû s'endetter pour frais d'hôpital, retournant ensuite à leur service militaire et renvoyés à cause des blessures reçues comme il est mentionné ci-dessus; si les demandes ont été faites au sujet des dépenses d'hôpital; si le gouvernement a admis la validité des demandes de cette nature; si non, sur quels motifs le refus a été basé; quelles mesures ont été prises à cet égard; si, en de telles circonstances, la personne enrôlée n'a pas droit à sa solde jusqu'au moment de son renvoi du service ainsi qu'au paiement de son compte d'hôpital. Présentée le 20 avril 1917. *M. MacNutt*.. .. ..*Pas imprimée.*

108. Copie d'une communication de la part du sous-ministre de la Milice et de la Défense, au sujet de la valeur de l'équipement désigné sous le nom d'équipement *Oliver,* fourni aux soldats canadiens qui ont fait la traversée en Angleterre depuis le commencement de la présente guerre. Présentée par sir Edward Kemp, le 20 avril 1917. .*Pas imprimée.*

109. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant les noms des membres du Parlement qui font partie actuellement ou qui ont fait partie des forces d'outre-mer ou des forces de la milice au Canada depuis que la présente guerre a été déclarée; si ces députés ou quelques-uns d'entre eux ont reçu ou reçoivent une solde du ministère de la Milice en même temps que leur indemnité parlementaire; si les épouses de ces députés ont reçu ou reçoivent une allocation de séparation. Présentée le 20 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*a*. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant les noms des membres du Parlement qui font partie actuellement ou qui ont fait partie des forces d'outre-mer ou des forces de la milice au Canada depuis que la présente guerre a été déclarée; si ces députés ou quelques-uns d'entre eux ont reçu ou reçoivent une solde du ministère de la Milice en même temps que leur indemnité parlementaire; si les épouses de ces députés ont reçu ou reçoivent une allocation de séparation. Présentée le 24 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de membres du Parlement servent ou ont servi dans l'armée canadienne; 2. Quels sont leurs noms, la date de leur nomination et leur grade; 3. Quels sont les noms de ceux qui ont démissionné ou qui se sont retirés du service militaire, et la date de leur démission ou de leur sortie du service; 4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, (*a*) pour solde; (*b*) pour dépenses pour fins militaires, et (*c*) pour allocation de séparation à l'épouse ou parents. Présentée le 31 mai 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

109*c*. Réponse rectifiée à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de membres du Parlement servent ou ont servi dans l'armée canadienne; 2. Quels sont les noms de ceux qui ont démissionné ou qui se sont retirés du service militaire, et la date de leur démission ou de leur sortie du service; 4. Quelle somme a été payée à chacun d'eux, (*a*) pour solde; (*b*) pour dépenses pour fins militaires, et (*c*) pour allocation de séparation à l'épouse ou aux parents respectivement. Présentée le 14 juin 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

110. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant quelles sommes ont été contribuées au Fonds patriotique canadien, au 31 décembre 1916, et quelles sommes ont été promises, pour 1917, par les différents comtés, villes et cités dans chacune des provinces; quels sont les noms des différents comtés, villes et cités, et les sommes respectives versées et promises par chacun d'eux; quels sont, dans chaque province, s'il en est, les comtés, les cités et les villes qui, à la date actuelle, n'ont encore rien versé à ce Fonds. Présentée le 24 avril 1917. *M. Edwards*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1917,—Etat indiquant quelle somme avait été souscrite et promise au Fonds patriotique canadien par chacune des différentes provinces, à la date du 31 décembre 1916; pour la période susindiquée, quelle somme a été versée au Fonds patriotique canadien par chacune des différentes provinces; pour l'année 1917, quelles sommes d'argent, ou autres octrois, ont été promis par le comté, ville ou cité; à la date du 31 décembre 1916, combien de personnes, dans chaque pro-

VOLUME 21—*Suite.*

vince, avaient reçu assistance du Fonds patriotique canadien ; la somme totale dépensée pour cette fin dans chaque province. Présentée le 24 avril 1917. *M. Edwards.* *Pas imprimée.*

111. Copie du décret du conseil, C.P. 802, daté le 23 mars 1917, concernant la mainmise par le gouvernement du Canada sur la fabrique de la carabine Ross. Présentée par sir Edward Kemp, le 24 avril 1917. . . . . *Pas imprimée.*

112. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, télégrammes et autre correspondance dans le ministère de l'Intérieur, concernant les baux de pâturage Nos 2785, 2803, 2843, 3701, 3998, 4603, 5566, 6220 et 6221. Présentée le 25 avril 1917. *M. Steele*. . . . . *Pas imprimée.*

113. Mémoire préparé par le surintendant de l'immigration touchant les annonces publiées par le gouvernement canadien dans les journaux des Etats-Unis, demandant des manouvriers de ferme pour le Canada ; ainsi que copie de ces annonces et des instructions à cet égard. Présenté par l'honorable M. Roche, le 25 avril 1917. . . *Pas imprimé.*

114. Copies des décrets du conseil qui suivent :—C.P. No 341, 7 février 1917, concernant l'exportation du papier à journaux en feuilles ou rouleaux, seulement en vertu d'un permis et conformément aux règlements établis par le ministre des Douanes, C.P. No 445, 17 février 1917,—Ordonnances et règlements concernant le prix, la vente, le contrôle, la distribution, le transport, etc., du papier à journaux en feuilles ou rouleaux. C.P. No 1059, 16 avril 1917, donnant au ministre des Douanes le pouvoir de déterminer la quantité et le prix du papier à journaux fourni ou à être fourni par les fabricants aux éditeurs en Canada ; et contrôlant la distribution et la livraison de ce papier. C.P. No 1060, 16 avril, nommant R. A. Pringle, commissaire chargé de faire une enquête en ce qui concerne la manufacture, la vente, le prix et la distribution du papier à journaux en Canada. Présentées par sir Thomas White, le 26 avril 1917. . . . . *Pas imprimées.*

115. Copie du décret du conseil, C.P. No 3412, 19 décembre 1917, concernant la nomination de M. S. A. Armstrong comme directeur de la commission des hôpitaux militaires. Présentée par sir Thomas White, le 26 avril 1917. . . . . *Pas imprimée.*

116. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Relevé donnant les noms et adresses postales de tous les acheteurs de débris de poisson aux usines de réduction de Canso, en 1916 ; aussi le prix payé par chacun des acheteurs. Présentée le 26 avril 1917. *M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

117. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 avril 1917,—Copie de l'arrêté du conseil récemment adopté aux fins d'élever les taux de péage sur le pont Victoria, Montréal, et aussi copie de toutes pétitions, télégrammes, lettres et autres documents concernant la dite augmentation. Présentée le 30 avril 1917. *M. Lemieux.* *Pas imprimée.*

118. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions et autres documents concernant la substitution du nom de Luceville donné à la station de l'Intercolonial à Saint-Luce, comté de Rimouski, province de Québec. Présentée le 30 avril 1917. *M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

119. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes les pièces justificatives, de toute la correspondance, etc., concernant les réparations faites au quai de Beaver-Harbour, comté de Halifax, au cours des quatre dernières années. Présentée le 30 avril 1917. *M. McLean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

120. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des pièces justificatives, etc., concernant les réparations au quai de Harrigan-Cove, comté de Halifax, en 1914-15, sous la direction du contremaître James McDonald. Présentée le 30 avril 1917. *M. McLean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

121. Réponse supplémentaire à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Etat indiquant : 1. Quels montants ont été dépensés à titre de subventions de chemins de fer en Canada en 1912, 1913, 1914 et 1915 ; 2. Quels sont les montants dépensés dans chaque province, et les noms des lignes subventionnées ; 3. Quels montants ont été dépensés pour la

VOLUME 21—*Suite.*

construction de chemins de fer de l'Etat, au cours des années susdites ; 4. Quel montant a été dépensé dans chaque province et le nom de la ligne ferrée pour laquelle cette dépense a été faite ; 5. Quels montants ont été dépensés pour l'amélioration des ports et rivières en Canada pendant les années susdites ; 6. Quels montants ont été dépensés dans chaque province, et les endroits où ces montants ont été dépensés ; 7. Quels montants ont été dépensés pour la construction de quais publics et de brise-lames et pour dragage dans Cap-Breton-Nord et Victoria, au cours des années 1905 à 1911, inclusivement, y compris la dépense pour les chemins de fer de l'Etat ; 8. Quels montants ont été dépensés pour les mêmes objets dans le dit comté, au cours des années 1912, 1913, 1914 et 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

122. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toute autre personne, en ce qui concerne la construction, les réparations ou l'achat des quais aux endroits suivants : Ile-Perrot-Sud, église du village de l'Ile-Perrot, village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-à-Fortune et Ile-Perrot-Nord ;—aussi, copie de tous les devis et rapports déjà fournis à la suite de ma demande de production de documents avant et depuis 1914 ;—aussi, relevé des sommes payées pour construction et réparations, avec mention des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

122*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Copie de toutes lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre gouvernement, ses ingénieurs de district et résidant et toutes autres personnes, concernant la construction et réparations faites aux quais plus bas nommés, depuis 1904 ; ainsi que copie de tous états, rapports déjà produits à ma demande et se rapportant à des documents antérieurs à 1904. Aussi, un état donnant le montant des deniers payés pour telles constructions et réparations, et à qui ils ont été payés : le quai de l'Ile Perrot, nord, sud et de l'Eglise ; du village de Vaudreuil ; de Pointe-Cavagnole, Hudson, Graham, Rigaud et Pointe-Fortune. Présentée le 13 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

122*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toutes autres personnes, en ce qui concerne la construction ou les réparations des quais aux endroits suivants : Ile-Perrot-Nord, Sud, l'Eglise du village de l'Ile-Perrot, le village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham et Pointe-Fortune depuis 1904 ; aussi, copie de tous les devis et rapports déjà produits à ma demande, sur le même sujet, avant et depuis 1904 ; un relevé des sommes payées pour telles constructions ou réparations, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées ; et aussi réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et toutes autres personnes, en ce qui concerne soit la construction, soit les réparations, soit l'acquisition des quais aux endroits suivants : Ile-Perrot-Sud, l'Eglise du village de l'Ile-Perrot, le village de Vaudreuil, Pointe-Cavagnole, Hudson, Rigaud, Graham, Pointe-Fortune et Ile-Perrot-Nord ; aussi, copie de tous les devis et rapports déjà produits à ma demande, sur le même sujet, avant et depuis 1904 ; un relevé des sommes payées pour telles constructions ou réparations, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 13 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

123. Réponse à ordre de la Chambre du 19 avril 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et correspondance, échangés entre le gouvernement, son ingénieur résidant, et toute autre personne au sujet du dragage exécuté aux endroits suivants : Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'Ile-au-Foin et l'Ile-Paquin, le chenal Graham, le chenal Rigaud, le chemin de Hudson-Heights, Hudson, Como, Pointe-Cavagnole, le chenal au village de Vaudreuil, le chenal de la Baie-Dorion, église de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud et quai de l'Ile-Perrot-Nord ;—aussi, relevé des sommes payées aux différentes personnes, compagnies, etc.,

VOLUME 21—*Suite.*

qui ont exécuté ces travaux, avec dates, etc. ;—aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande, le tout depuis 1904. Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer.* *Pas imprimée.*

123a. Réponse à ordre de la Chambre du 16 février 1916,—Copie de toutes lettres, requêtes, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, ses ingénieurs de district et résidant et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage faits aux endroits dénommés plus bas, ainsi que le montant des argents payés à diverses personnes, compagnies, etc., pour tels travaux, la date, etc. Aussi, copie des états déjà produits à ma demande, et le tout depuis 1904 ; au quai de l'Ile-Perrot, nord, sud et de l'Eglise ; dans la baie de Dorion (chenal) ; au village de Vaudreuil (chenal) ; à la Pointe-Cavagnole ; à Como ; à Hudson ; à Hudson-Heights (chenal) ; à Graham (chenal) ; dans la rivière Rigaud (chenal) ; dans la rivière Ottawa ; îles au Poires (chenal) ; à Pointe-Fortune et à Sainte-Anne de Bellevue (chenal). Présentée le 30 avril 1917. *M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

124. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Upper-Prospect, comté de Halifax, N.-E., en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

125. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, comptes, pièces de comptabilité et mémoires au sujet des réparations faites au quai à Shad-Bay, comté de Halifax, N.-E., en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

126. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure à septembre 1911, se rapportant à la dépense des deniers votés à la dernière session pour améliorations dans le havre de Tracadie, comté d'Antigonish, y compris copie de toutes les lettres écrites sur le même sujet au ministère des Travaux publics, ou à l'un ou l'autre des autres ministres par M. G. A. R. Rollings. Présentée le 30 avril 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

127. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de toutes les lettres, télégrammes, rapports ou autres documents reçus par le gouvernement pendant les années 1915 et 1916, concernant les réparations requises au brise-lames de Souris, I.-P.-E. Présentée le 30 avril 1917. *M. Hughes (King, I.P.-E.)*. . . . . *Pas imprimée.*

128. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure à septembre 1911, se rapportant au prolongement du brise-lames à Breen's Point, dans le comté d'Antigonish. Présentée le 30 avril 1917. *M. Sinclair*. . . . . *Pas imprimée.*

129. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, de toutes les pièces justificatives, etc., concernant la construction du quai de Mushaboom-Harbour, comté de Halifax, en 1913. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean.* *Pas imprimée.*

130. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître toutes les dépenses faites depuis le 31 mars 1916, par le ministère des Travaux publics, dans les différentes provinces du Canada, mentionnant le nom de l'entreprise, la somme qui y a été dépensée jusqu'ici et l'estimation de la dépense totale à encourir pour chacune d'elles. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

131. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des pièces justificatives, etc., concernant la construction du quai ouest à Port-Dufferin, comté de Halifax, en 1913-14. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax).* *Pas imprimée.*

132. Réponse à ordre du 31 janvier 1917,—Copie de toute correspondance, pièces justificatives, etc., concernant les réparations au quai de l'est de Port-Dufferin, comté de Halifax, en 1915. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax)*. . . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

133. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, de toutes les pièces justificatives, etc., se rapportant à la construction d'un quai à Ecum-Secum-Ouest, comté de Halifax. Présentée le 30 avril 1917. *M. MacLean (Halifax). Pas imprimée.*

134. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, etc., se rapportant en quelque manière au dragage à Margaree-Harbour, comté d'Inverness, N.-E., en 1913-14-15 et 16. Présentée le 30 avril 1917. *M. Chisholm. . . . . Pas imprimée.*

135. Copie du décret du conseil C.P. No 1142, daté le 24 avril 1917, édicté sous l'empire de la Loi des Mesures de guerre, 1914, établissant des règlements en vertu desquels les navires britanniques, inscrits sur les registres maritimes du Canada, ou en voie de construction pour des armateurs appartenant à des pays neutres peuvent, jusqu'à nouvel ordre, être réquisitionnés par Sa Majesté pour le transport de provisions alimentaires, etc., ou pour toute autre fin que ce soit; et révoquant les décrets du conseil C.P. No 2923, du 24 novembre 1916, et C.P. No 1915, 31 mars 1917, touchant le même sujet,—Aussi, copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 30 janvier 1917, touchant l'exercice par le gouvernement de Sa Majesté du pouvoir de réquisitionner en ce qui regarde les vaisseaux canadiens. Présentée par l'honorable M. Reid, le 30 avril 1917. . . . . *Pas imprimée.*

136. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quels étaient les noms, les adresses postales, les occupations antérieures et les salaires des censeurs et déchiffreurs de dépêches employés par le gouvernement à Hazel-Hill et Canso, au cours de l'année 1916; 2. Combien a coûté ce service à Canso et Hazel-Hill, du 1er août 1914 à ce jour; 3. Quelle est la dépense totale encourue de ce chef, pour toutes les stations dans la province de la Nouvelle-Ecosse, du 1er août 1914 à la présente date. Présentée le 2 mai 1917. *M. Sinclair. . . . . Pas imprimée.*

137. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de tous contrats et conventions entre sir Charles Ross, ses hoirs ou ayants cause et Sa Majesté le Roi, représenté par le ministre de la Milice et de la Défense, depuis et y compris, la convention intervenue entre les dites parties en date du 27 mars, A.D. 1902. Présentée le 2 mai 1917. *M. Northrup. . . . . Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

138. Réponse à ordre du 23 avril 1917,—Etat indiquant: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents à l'emploi du ministère de la Milice et de la Defense au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce ministère depuis le 1er août 1914; 5 Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1914; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 2 mai 1917. *M. Macdonald. . . . . Pas imprimée.*

138*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère du Service naval au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministre depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1915; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée

VOLUME 21—*Suite.*

par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 1: octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 16 mai 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

138*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de la Marine et des Pêcheries au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917. Présenté le 31 mai 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

138*c*. Réponse à ordre de la Chambre du 9 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère des Affaires extérieures au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 1er juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

138*d*. Réponse à ordre de la Chambre du 9 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de la Justice au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 21 juin 1917. *M. Sinclair.*
Pas imprimée.

138*e*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère des Finances au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce

VOLUME 21—*Suite.*

même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911: 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 29 juin 1917. *M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

138*f*. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi de ministère des Affaires des Sauvages au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé lle 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 10 juillet 1917, par l'honorable M. Roche. *M. Kyte*. . . . . *Pas imprimée.*

138*g*. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Etat indiquant: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère de l'Agriculture au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de l'article 21 de la Loi du Service civil. Préseentée le 15 août 1917. *M. Hughes (I.P.-E.).* *Pas imprimée.*

138*h*. Réponse à un ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de fonctionnaires civils permanents étaient à l'emploi du ministère du Secrétaire d'Etat au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 2. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés de quelque nature que ce soit étaient au service du même ministère au 10 octobre 1911, et combien au 31 mars 1917; 3. Combien de fonctionnaires civils permanents ont été nommés par le même ministère depuis le 1er août 1914; 4. Combien de fonctionnaires stagiaires et employés ont été au service de ce même ministère depuis le 1er août 1914; 5. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1911; 6. Quelle a été la somme totale payée par le même ministère, en salaires et déboursés, aux fonctionnaires civils et employés, permanents et provisoires, au cours de l'exercice financier terminé le 31 mars 1917; 7. Combien de fonctionnaires civils ont été nommés par le même ministère depuis le 10 octobre 1911, sous l'empire des dispositions de de l'article 21 de la Loi du Service civil. Présentée le 21 août 1917. *M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

139. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 avril 1917,—Copie du décret du Conseil et de tous les autres documents relatifs à l'octroi à J. C. Shields et autres ou à la compagnie de messagerie *Inland Express* de l'entreprise du transport de la malle entre Ashcroft et Fort-George, C.-B. Présentée le 2 mai 1917. *M. Turriff.* *Pas imprimée.*

140. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la province du Manitoba relativement à une loi adoptée par la législature du Manitoba à sa dernière session et intitulée: "Loi modifiant la Loi des Jurés".—Aussi, copie de tous les décrets du Conseil se rapportant à ce sujet. Présentée le 3 mai 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 février 1917, pour un relevé faisant connaître quels sont le nombre et la nationalité de chacun des étrangers internés qui ont été employés à des travaux publics depuis le 4 août 1914; quels sont le nombre et la nationalité de chacun d'entre eux qui sont employés à des travaux industriels dans les provinces du Canada depuis le 1er octobre 1914, et quel est le nombre d'entre eux ainsi employés actuellement. Présentée le 3 mai 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

142. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie du rapport de la Commission royale nommée par décret du Conseil, le 29 septembre 1916, pour faire une enquête et un rapport sur les conditions relatives à la livraison de cargaisons de charbon aux caboteurs dans les provinces maritimes. Présentée le 7 mai 1917. *M. Hughes* (*Kings, I.-P.-E.*) .. ..*Pas imprimée.*

143. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien de personnes désireuses de s'enrôler dans la force expéditionnaire canadienne ont été rejetées comme physiquement impropres, et combien de soldats ont été, pour la même raison, renvoyée après s'être enrôlés. Présentée le 7 mai 1917. *M. Steele*..*Pas imprimée.*

143*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien d'hommes se sont enrôlés en Canada pour servir outre-mer; combien d'entre eux ont été renvoyés subséquemment comme impropres au service; combien d'entre eux ont été renvoyés du service en Canada, et combien au delà des mers. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

143*b*. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître combien d'hommes se sont enrôlés en Canada pour servir outre-mer; combien d'entre eux ont été renvoyés subséquemment comme impropres au service; combien d'entre eux ont été renvoyés du service en Canada, et combien au delà des mers. Présentée le 7 mai 1917. *M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

143*c*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Relevé faisant connaître si le ministère de la Milice ou une des autorités quelconque de ce ministère a des statistiques officielles et complètes relatives au recrutement des soldats pour le service d'outre-mer, au Canada; et dans l'affirmative, quels sont les chiffres exacts: 1. Des Canadiens de langue française enrégimentés dans les différents régiments pour le service d'outre-mer, levés depuis août 1914 jusqu'à date; 2. Des Canadiens de langue anglaise nés au Canada ainsi enrégimentés; 3. Des sujets britanniques de naissance, nés en dehors du Canada mais enrégimentés dans les corps expéditionnaires canadiens; 4. Des sujets britanniques par naturalisation; 5. Des soldats canadiens français enrégimentés dans les bataillons commandés par les officiers de langue anglaise, levés dans la province de Québec; 6. Des soldats canadiens français enrégimentés dans les bataillons levés dans les autres provinces du Canada. Présentée le 14 juin 1917. *M. Lanctôt*..*Pas imprimée.*

143*d*. Copie des relevés de recensement fournissant un sommaire de la force numérique de toutes les unités composant la force expéditionnaire canadienne en Angleterre (Période du 14 mai 1917), ainsi qu'un relevé indiquant la force numérique des troupes canadiennes en France, en Angleterre, dans les régions de l'Est, à Sainte-Lucie et en Canada, en juin 1917. Présentée par sir Edward Kemp, le 15 juin 1917..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

144. Copies des arrêtés du conseil suivants: C.P. No 2314, 7 octobre 1916, nommant un commissaire spécial des grains de semence et de trois assistants, avec pouvoir d'acheter du blé de semence destiné à être distribué pour semence, sur réquisition de la part des corporations municipales, dans les districts où la récolte a manqué par suite des gelées et des dommages causés par la nielle.—Aussi, C.P. No 3073, 14 décembre 1916, autorisant le commissaire spécial des grains de semence à acheter de l'avoine et de l'orge de semence destinées à être distribuées pour semence, sur réquisitions de la part des corporations municipales et des associations de cultivateurs, dans les districts où ces grains de semence font défaut. Présentées par l'honorable M. Burrell, le 8 mai 1917. *Pas imprimées.*

145. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, etc., concernant le traitement spécial toléré à l'égard de Thos. Kelly, prisonnier au pénitencier de Montagne-de-Pierre (*Stoney-Mountain*). Présentée le 9 mai 1917. *M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

146. Copie du décret du Conseil, C.P. 1133, en date du 28 avril 1917, autorisant un envoi nouveau de 300 milles de rails, à la demande du gouvernement de Sa Majesté, en Angleterre, pour être employés en France pour les fins de la guerre. Présentée par l'honorable M. Meighen, le 10 mai 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

146*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Entre quels endroits sur le parcours du Canadien-Nord, à l'ouest d'Edmonton, on doit enlever les rails pour les utiliser sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique; 2. Entre quels endroits sur le parcours de la ligne du Grand-Tronc-Pacifique, à l'ouest d'Edmonton, les rails du Grand-Tronc-Pacifique seront remplacés par des rails enlevés à la ligne du Canadien-Nord. Présentée le 4 juin 1917. *M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

146*b*. Tableau indiquant les points sur le parcours de la division de l'Est du National Transcontinental d'où l'on a enlevé les rails destinés à être expédiés en France, la longueur de chacun de ces bouts de ligne d'où les dits rails ont été enlevés et remplacés par des rails de l'Intercolonial (accompagné d'une carte). Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 21 juin 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

147. Réponse requise par l'article 88 du chapitre 62 des Statuts Revisés du Canada prescrivant au ministre de l'Intérieur de soumettre au Parlement chaque année un état des permis donnés par le Commissaire des Territoires du Nord-Ouest, pour l'entrée de la boisson enivrante dans les Territoires du Nord-Ouest, durant l'année expirée le 31 décembre 1916. Présentée. par l'honorable M. Roche, le 1er mai 1917..*Pas imprimée.*

148. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 30 avril 1917,—Copie des demandes de bureaux de conciliation adressées au ministère du Travail par l'association provinciale des artisans (*P.W.A.*) ou ses officiers, et par les ouvriers mineurs unis (*U.M.W.*) de la Nouvelle-Ecosse ou ses officiers; aussi, copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à cette question, ainsi que de tout autre document, décret du conseil, touchan la nomination d'une commission chargée de faire une enquête au sujet des conditions du travail et autres s'y rattachant, dans le comté de Cap-Breton. Présentée le 11 mai 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

149. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, lettres, copies de lettres, rapports et autres documents concernant l'acquisition des deux navires, le *A. J. McKee* et le *T. J. Drummond,* par le ministère des Chemins de fer, en vertu du décret du conseil du 17 avril 1917. Présentée le 14 mai 1917. *M. Macdonald. Pas imprimée.*

150. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toute la correspondance, des télégrammes, mémoires, etc., avec et par le ministère des Chemins de fer concernant les noms donnés aux gares sur le chemin de fer *Halifax and Eastern.* Présentée le 14 mai 1917. *M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

151. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de toutes déclarations, rapports, témoignages, lettres et autres papiers ou documents en la possession du ministère des Chemins de fer et Canaux, concernant une réclamation pour blessures infligées, à

VOLUME 21—*Suite.*

Briley-Brook, N.-E., par le chemin de fer de l'Etat, à un cheval appartenant à un nommé Dan McFarlane. Présentée le 15 mai 1917. *M. Sinclair* *Pas imprimée.*

152. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Copie de tous documents, papiers, correspondance, enquêtes et rapports concernant la suspension de Polydore Lebel, ingénieur du chemin de fer Intercolonial à Rivière-du-Loup, à la suite d'un tamponnement à Rivière-Ouelle pendant l'année 1916. Présentée le 15 mai 1917. *M. Lapointe (Kamouraska)*..*Pas imprimée.*

153. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. Spenney, contremaître de voie sur la ligne communément appelée ligne courte (*Short line*) du chemin de fer du gouvernement, et la nomination de Henry Gray comme son successeur. Présentée le 15 mai 1917. *M. Macdonald*..*Pas imprimée.*

154. Réponse à adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, du 7 février 1916,—Copie de tous les documents se rapportant à la nomination de Léon Roy, comme interprète dans le ministère de l'Intérieur; aussi, copie du décret du conseil, des documents et de la correspondance touchant son renvoi d'office. Présentée le 16 mai 1917. *Sir Wilfrid Laurier*..*Pas imprimée.*

155. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la publication du périodique dit *Canadian Government Railway Employees Magazine*, avec relevé faisant connaître quels en sont la circulation, le coût et la production, les recettes et le nombre de personnes qui y sont employées, comme aussi les sommes reçues par ces dernières en quelque capacité que ce soit, à même les revenus de ces voies ferrées. Présentée le 21 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

156. Réponse à ordre de la Chambre du 22 mars 1916,—Etat indiquant: 1. Au cours du mois de février 1916, combien de chefs de train, serre-freins, mécaniciens et chauffeurs de locomotives étaient en activité de service sur les chemins de fer de l'Etat entre Moncton et Campbellton; 2. Au cours de la même période, combien d'heures de travail à chaque voyage ont été fournies par les susdits employés entre les points ci-dessus nommés. Présentée le 21 mai 1917. *M. Copp*..*Pas imprimée.*

157. Rapport des procédures de la cour de l'Echiquier, en vertu de l'article 49A de la Loi des Sauvages, en la matière du déplacement de la bande des sauvages de la réserve de Sydney, Nouvelle-Ecosse. Présenté par l'honorable M. Roche, le 22 mai 1917. *Pas imprimé.*

158. Rapport des travaux de la Commission des hôpitaux militaires, depuis sa création jusqu'à date. Présenté par sir Robert Borden, le 23 mai 1917.

159. Copie de la correspondance échangée entre des membres de l'Exécutif et l'Association des manufacturiers canadiens, concernant l'achat d'approvisionnements pour les forces expéditionnaires du Canada en Angleterre et au front. Présentée par sir Robert Borden le 23 mai 1917..*Pas imprimée.*

160. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de la correspondance échangée entre le premier ministre et l'ex-ministre de la Milice et de la Défense qui a conduit à la démission de ce dernier ou à sa sortie du cabinet. Présentée par sir Robert Borden, le 23 mai 1917. *M. Hughes (Kings, I.P.-E.)*..*Pas imprimée.*

161. Réponse à adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général du 26 janvier 1917,—Etat indiquant la date et l'objet de toutes les commissions instituées par le gouvernement du jour, depuis son accession au pouvoir en 1911 jusqu'à la présente date; le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé, les noms de ceux qui en ont fait partie, et le prix que chacune d'elles a coûté au pays. (*Sénat*). *Pas imprimée.*

161*a*. Réponse partielle à une humble adresse du Sénat en date du 7 février 1917 à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat un

VOLUME 21—*Suite.*

état indiquant la date, l'objet et le personnel de toutes les commissions instituées par l'ancien gouvernement depuis son accession au pouvoir en 1896 jusqu'à son remplacement par le gouvernement actuel en 1911, ainsi que le nombre de jours pendant lesquels chacune de ces commissions a siégé, et ce que chacune d'elles a coûté au pays. (*Sénat.*) *Pas imprimée.*

162. Décret du conseil, C.P. No 1433, du 24 mai 1917, contenant les règlements établis concernant le départ du Canada des personnes de sexe masculin qui peuvent être astreintes à un service national militaire ou autre, ou qui sont aptes à ce service. Présentée par l'honorable M. Roche, le 29 mai 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

163. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 23 mai 1917,—Copie de l'arrêté du conseil décrétant que tout emploi public du service civil doit être donné de préférence aux soldats revenus du front. Présentée le 29 mai 1917. *M. Boulay.* *Pas imprimée.*

164. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de tous les rapports, verdicts, témoignages, mémorandums, etc., se rapportant à l'enquête tenue au sujet des dommages subis par le croiseur de Sa Majesté "Grisle", en route entre Halifax et les Bermudes. Présentée le 30 mai 1917. *M. MacLean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

165. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance se rapportant en quelque manière à la destitution ou révocation de D. McDermid, surintendant de l'établissement de pisciculture à East-Margaree, et à la nomination de son successeur. Présentée le 30 mai 1917. *M. Chisholm.* *Pas imprimée.*

166. Réponse à ordre de la Chambre du 25 avril 1917,—Copie de toutes lettres, télégrammes, rapports et autres papiers et documents se rapportant à la demande de Willis Keizer, de Hall's-Harbour, comté de King, N.-E., d'établir et exploiter des nasses à Square-Cove, comté de King, N.-E. Présentée le 30 mai 1917. *M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

167. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917,—Copie de tous les décrets du conseil, mémoires, correspondance, etc., concernant la démission de Moses H. Nickerson, inspecteur des stations de sauvetage dans la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 30 mai 1917. *M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

168. Copie des règlements concernant les pensions avec des modifications et tels qu'amendés jusqu'au 28 février 1917, ainsi que copies des décrets du conseil s'y rapportant. Présentée par sir Thomas White, le 30 mai 1917. *Imprimée pour documents parlementaires seulement.*

168*a* Copie du décret du Conseil, C.P. No 277, daté le 30 janvier 1917, concernant les pensions des officiers ou des personnes dont ils sont les soutiens dans le cas de permutation d'officiers entre le gouvernement du Canada et le gouvernement impérial. Présentée par sir Edward Kemp, le 20 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

169. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, correspondance et pétitions échangés entre le ministre de la Marine et des Pêcheries, et toutes autres personne ou personnes se rapportant en quelque manière à l'enlèvement des rets à saumon sur cette partie de la côte d'Inverness, s'étendant à l'est et à l'ouest de l'embouchure de la rivière Margareee. Présentée le 31 mai 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

170. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Copie du rapport de la commission chargée de faire une enquête au sujet de l'hôpital militaire à Halifax; des témoignages entendus devant cette commission à Halifax, et de tous autres documents en la possession du ministère de la Milice et de la Défense se rattachant à cette enquête. Présentée le 31 mai 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

171. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant les montants payés ou dépensés par le ministère de la Milice et de la Défense, pour annonces de recrutement en Canada, ainsi que les personnes, firmes ou corporations auxquelles les paiements ont été faits, jusqu'au 1er avril 1917. Présentée le 31 mai 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

172. Verdict de la cour d'enquête nommée par l'adjudant-général, en vertu de l'ordre du 1er mai 1917, aux fins de recueillir et conserver les dépositions en ce qui regarde les allégations contenues dans plusieurs journaux, à l'effet que des convois transportant des troupes avaient été attaqués à coup de pierres en passant par Rivière-du-Loup, P.Q., et en d'autres endroits, et aux fins de recueillir et conserver tout autre témoignage qui, de l'avis des membres de la cour, se rapporte en quoi que ce soit à cette affaire. Présenté par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

173. Verdict de la cour d'enquête nommée par l'adjudant-général, en vertu de l'ordre du 1er mai 1917, aux fins de recueillir et conserver les dépositions en ce qui regarde les allégations contenues dans plusieurs journaux accusant les citoyens de Québec d'avoir maltraité, ou laissé maltraiter, des soldats revenus de la guerre et passant par Québec ou s'y arrêtant, et aux fins de recueillir et conserver tout autre témoignage qui, de l'avis des membres de la cour, se rapporte en quoi que ce soit à cette affaire. Présenté par sir Edward Kemp, le 31 mai 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

174. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie de tous les comptes, factures, lettres, réclamations, correspondance et autres documents se rapportant aux montants suivants mentionnés au rapport de l'Auditeur général 1916, Vol. II, page L-11: Juge L. P. Pelletier, frais de voyage, $877; juge I. N. Belleau, frais de voyage, $1,984.44; juge T. H. Chauvin, frais de voyage, $1,421.25; juge B. LeTellier, frais de voyage, $1,923.80. Présentée le 31 mai 1917. *M. Lanctôt*.. .. ..*Pas imprimée.*

175. Réponse à ordre de la Chambre du 30 mai 1917,—Etat indiquant: 1. Du 1er janvier 1916 au 31 mars 1917, combien de personnes, non antérieurement employées dans le service des chemins de fer de l'Etat, ont été nommées à des emplois permanents dans ce même service; 2. Quels sont leurs noms, leurs salaires et les postes qui leur ont été confiés. Présentée le 31 mai 1917. *M. Copp*.. .. ..*Pas imprimée.*

176. Réponse à ordre de la Chambre du 12 février 1915,—Etat indiquant le nombre d'employés de nationalité allemande dans les différents départements au fédéral, la position qu'ils occupent et leur salaire. Présentée le 1er juin 1917. *M. Delisle*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

177. Réponse à ordre de la Chambre du 1er mai 1916,—Copie de tous papiers et correspondance concernant le changement de l'emplacement du bureau de poste à Roseberg, Alta. Présentée le 1er juin 1917. *M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

178. Réponse à ordre de la Chambre du 8 mai 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres et correspondance concernant la destitution de Augustin Lauteigne, maître de poste à Island-River, comté de Gloucester, N.-B. Présentée le 1er juin 1917. *M. Turgeon.* *Pas imprimée.*

179. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Copie de tous les télégrammes, lettres, etc., en la possession du ministère des Postes, au sujet du déplacement du bureau de poste de Pearson, township de Casey, collège électoral de Nipissing, de l'endroit où il se trouvait à l'endroit qu'il occupe maintenant. Présentée le 1er juin 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

180. Réponse à ordre de la Chambre du 5 février 1917,—Copie de tous les documents, lettres, rapports, etc., concernant la destitution de John R. McIntosh, maître de poste à Cumming's-Mountain, comté de Pictou, et la nomination de James Cumming pour le remplacer. Présentée le 1er juin 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

181. Réponse à ordre de la Chambre du 2 mai 1917,—Relevé faisant connaître quelle somme totale a été payée par le gouvernement, depuis octobre 1911, à H. P. Duchemin, de Sydney, N.-E., pour services et débours, sous l'empire de la Loi des enquêtes publiques, ou à d'autre titre. Présentée le 1er juin 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

182. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, documents, etc., etc., au sujet du retrait, par le ministère des Postes, du contrat de malle rurale accordé à Hyppolite Lambert, de Saint-Antoine, dans le comté de Lotbinière, P.Q. Présentée le 1er juin 1917. *M. Fortier*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

183. Rapports en conformité d'une résolution adoptée par la Chambre des Communes le 18 mai 1916, et basée sur une recommandation du comité mixte des Impressions du Parlement, demandant des renseignements des divers ministères aux fins d'effectuer toute l'économie possible en ce qui concerne les impressions publiques et la distribution des documents publics,—et faisant connaître jusqu'à quel point ces recommandations ont été réalisées. Présentées par l'honorable M. Patenaude, le 1er juin 1917.
Pas imprimés.

184. Réponse à ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Copie de toute correspondance, rapports et recommandation, s'il en est, adressée par la commission des grains au ministère du Commerce, ou à d'autres ministères à Ottawa, à la suite d'une réunion des commissaires des grains tenue à Lethbridge, cette année. Présentée le 1er juin 1917. *M. Buchanan.*
Pas imprimée.

185. Décret du conseil conformément aux dispositions 4-5 George V, ch. 20-8-15 (*Canadian Nothern*).—(*Sénat*) .. ..*Pas imprimé.*

186. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1917,—Relevé faisant connaître la quantité et la valeur des exportations suivantes pour les premiers neuf mois du présent exercice financier, savoir:—Chevaux, bronze et ouvrages en bronze; blé; farines, avoine et céréales autres que le blé; automobiles, bicycles et motocycles, ainsi que les différentes pièces, y compris les appareils de propulsion et bandes de roues; voitures de voies ferrées et leurs pièces; substances chimiques; cuivre et ouvrages en cuivre; produits industriels du coton; substances explosives; fer et acier et leurs produits; armes à feu et munitions; cuir et ouvrages en cuir; viandes et produits de la laiterie; alcool; végétaux séchés et mis en conserves; plomb; vêtements de toutes sortes; zinc et ouvrages en zinc; papier et produits industriels en papier. Présentée le 4 juin 1917. *M. Maclean (Halifax)* .. .. ..*Imprimée pour les documents parlementaires seulement.*

187. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous documents, correspondance, lettres messages télégraphiques, mémoires, rapports, etc., échangés entre le Sergent d'Armes de la Chambre des Communes et l'honorable Albert Sévigny, entre le Sergent d'Armes et le ministère de la Justice, et entre le ministère de la Justice et l'honorable Albert Sévigny, ayant rapport à certains effets mobiliers et objets divers garnissant ou ornant les appartements de l'Orateur; aussi, copie de tous comptes, reçus de compagnies de messageries, connaissements, comptes pour frais de transport et voiturage, etc., concernant les dits effets et objets. Présentée le 5 juin 1917. *M. Lanctôt.*
Pas imprimée.

188. Copie du décret du conseil, C.P. No 1457, daté le 29 mai 1917, concernant les traitements des fonctionnaires civils qui s'enrôleront dans les forces militaires du Canada, soit volontairement, soit autrement, à compter de la date du décret. Présentée par sir Thomas White, le 6 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

189. Copie de rapports généraux de W. F. O'Connor, C.R., agissant en qualité de commissaire *re* "le coût de la vie", en ce qui touche à la production, au coût, aux prix de vente, et au mode de distribution du sucre raffiné. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 6 juin 1917.. .. ..*Imprimés pour distribution et documents parlementaires.*

190. Copie des rapports de W. F. O'Connor au sujet du commerce de l'anthracite au Canada. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 6 juin 1917.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

191. Réponse à adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général du 22 mai dernier.—Copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou ses ministres, le ministère de la Milice, le Conseil militaire, le major-général F. L. Lessard, C.B., inspecteur général, ou toute autre personne, et le lieutenant-colonel Armand Lavergne, O.C., le 61 régiment, ou toute autre personne, au sujet de la défense territoriale de la province de Québec, ainsi qu'une copie de tous arrêtés ministériels ou documents concernant cette affaire. (Sénat.) .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

192. Copie du décret du conseil, C.P. No. 1579, du 8 juin 1917, nommant un contrôleur du comestible pour le Canada. Présentée par sir George Foster, le 12 mai 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

192*a*. Copie du décret du conseil, C.P. No 1460, daté du 16 juin 1917, *re* la nomination d'un contrôleur des vivres pour le Canada, et déterminant ses pouvoirs et attributions. Présentée par sir Robert Borden, le 19 juin 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

193. Copie du décret du conseil, C.P. No 1604, du 11 juin, concernant l'établissement du "Bureau des contrôleurs des grains du Canada".—Copie du décret du conseil, C.P. No 1605, du 11 juin 1917, nommant certaines personnes membres du "Bureau des contrôleurs des grains du Canada". Présentée par sir George Foster, le 12 mai 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

194. Copie des statistiques du recensement de la population mâle du Canada (recensement de 1911) entre les âges de 20 et 45, ces deux âges compris, d'après l'état de célibat ou de mariage, et la nationalité. Présentée par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

195. Copies des Règlements et Ordres du Roi pour l'armée, 1912,—Réimprimés avec les amendements publiés dans les Ordres généraux jusqu'au 1er août 1914. Présentées par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

196. Copies du Manuel de la Loi militaire, par le ministère de la Guerre, 1914. Présentées par sir Edward Kemp, le 13 juin 1917.. .. ..*Pas imprimées.*

197. Copie du décret du conseil, C.P. No 987, daté le 10 avril 1917, tel que modifié par le décret du Conseil, No 1451, daté le 25 mai 1917,—Règlements, étant une codification et modification des divers décrets du conseil édictés à cause de la guerre, le tout devant être connu sous le nom de "Décret du Conseil concernant la Défense du Canada, 1917". Présentée par l'honorable M. Hazen, le 13 juin 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

198. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, se rapportant en quelque manière à la destitution ou révocation de John McDonald, concerge de l'édifice public à Inverness, et à la nomination de son successeur. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm..Pas imprimée.*

199. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à l'extension et aux réparations du quai de McKay's-Point, comté d'Inverness. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm.*
Pas imprimée.

200. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie des lettres, etc., envoyées par le gouvernement ou le ministère des Travaux publics à l'ingénieur local ou autres personnes, en réponse aux lettres, télégrammes ou rapports concernant le brise-lames à Souris, I.-P.-E., au cours des années 1915 et 1916. Présentée le 15 juin 1917. *M. Hughes (Kings, I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

201. Réponse à ordre de la Chambre du 23 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, recommandations et communications, se rapportant à la démission de Hector Urquhart, employé à l'entretien de la ligne sur le réseau des lignes télégraphiques du gouvernement, entre Grand-River et Enon, comté de Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, et à la nomination de Dan A. McLennan, pour le remplacer. Présentée le 15 juin 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

202. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à l'extension et aux réparations du quai de Craignish. Présentée le 15 juin 1917. *M. Chisholm.. .. .. ..Pas imprimée.*

203. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le montant des frais de sténographie pour les différentes enquêtes qui ont été tenues par le gouvernement depuis le 1er novembre 1911 à ce jour; 2. Quels sont les noms des personnes à qui ces frais de sténographie ont été payés ou sont encore dus, et les

VOLUME 21—*Suite.*

montants respectifs pour chacune de ces personnes. Présentée le 15 juin 1917. *M. Verville*. . . . .*Pas imprimée.*

203*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le montant des frais de sténographie pour les différentes enquêtes qui ont été tenues par le gouvernement depuis le 1er novembre 1911 à ce jour; 2. Quels sont les noms des personnes à qui ces frais de sténographie ont été payés ou sont encore dus, et les montants respectifs pour chacune de ces personnes. Présentée le 28 juin 1917. *M. Verville*. . . . .*Pas imprimée.*

204. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 9 mai 1917,—Copie de tous les documents, requêtes, télégrammes, etc., envoyés au gouvernement et insistant sur la nécessité d'abolir la tolérance des cantines où se pratique la vente de la boisson dans les camps d'outre-mer. Présentée le 15 juin 1917. *M. Lemieux*. . . *Pas imprimée.*

205. Réponse à ordre du Sénat, en date du 7 courant,—Copie de toute la correspondance, des mémoires ou autres documents reçus ou expédiés par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre du Commerce, relativement à un projet d'annoncer les produits canadiens au moyen de l'aménagement d'un train d'exposition qui montrerait des échantillons de nos marchandises en France. (*Sénat.*) . . . .*Pas imprimée.*

205*a*. Réponse supplémentaire à ordre du Sénat en date du 7 juin 1917, pour copie de toute la correspondance, des mémoires ou autres documents reçus ou expédiés par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre du Commerce relativement à un projet d'annoncer les produits canadiens au moyen de l'aménagement d'un train d'exposition qui montrerait des échantillons de nos marchandises en France. (*Sénat.*) *Pas imprimée.*

206. La lettre de l'honorable E. L. Patenaude, M.P., au très honorable premier ministre, donnant sa démission comme secrétaire d'Etat pour le Canada, et la lettre du premier ministre en accusant réception. Présentée par sir Robert Borden, le 18 juin 1917. *Pas imprimée.*

207. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître combien de marchandises ont été exportées du Canada en pays étrangers et ont passé par le port d'Hambourg, depuis le 1er août 1914 jusqu'à ce jour, et les noms des pays qui ont importé ces marchandises du Canada et les montants respectifs pour chacun d'eux. Présentée le 18 juin 1917. *M. Verville*. . . . .*Pas imprimée.*

208. Réponse à ordre de la Chambre du 3 février 1916,—Relevé faisant connaître les détails des débours de Ward Fisher, inspecteur des pêcheries dans la partie ouest de la Nouvelle-Ecosse, et qui se sont élevés à $388.40 en 1912, et à $1,009.84 en 1913. Présentée le 18 juin 1917. *M. Law*. . . . .*Pas imprimée.*

209. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917, Copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., échangés avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, ou quelqu'un de ses membres, les officiers du ministère de la Marine et des Pêcheries, et toutes autres compagnies, personne ou personnes au sujet de la prohibition de l'exportation du saumon de la Colombie-Britannique depuis le 20 janvier 1913. Présentée le 18 juin 1917. *M. MacKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

210. Relevé de la quantité et des prix des produits achetés et vendus (y compris les exportations et la consommation domestique) par les compagnies d'entreposage frigorifique en Canada, du 1er janvier au 1er décembre 1916. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 18 juin 1917. . . . .*Pas imprimée.*

210*a*. Rapport de W. F. O'Connor, C.R., commissaire fonctionnaire *re* Coût de la vie, en ce qui concerne les conditions de l'entreposage frigorifique en Canada. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 13 juillet 1917.
Imprimé pour distribution et documents parlementaires.

210*b*. Copie du décret du conseil, C.P. No 2021, daté le 23 juillet 1917, recommandant de continuer l'enquête relative aux affaires, livres, documents et archives de la *William Davies Company, Limited,* et de la raison sociale *Matthews-Blackwell, Ltd.*. quant aux faits

VOLUME 21—*Suite.*

mis en lumière par le rapport de W. F. O'Connor, remplissant les fonctions de commissaire-enquêteur sur le coût de la vie, les conditions de l'entreposage frigorifique en Canada,—et nommant G. F. Henderson, A. B. Brodie et Geoffrey Clarkson, avec tous les pouvoirs de commissaires chargés de conduire des enquêtes sous l'empire de la Partie I de la Loi des enquêtes, avec mission d'examiner les livres, documents, etc., des dites compagnies; aussi, de recommander par écrit au ministre du Travail un mode type de computer les frais et coût applicables aux opérations de l'entreposage frigorifique, mode permettant de s'assurer sans difficulté de temps à autre, des profits nets réalisés par les compagnies d'entreposage frigorifique en Canada. Présentée par l'honorable M. Crothers, le 25 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

211. Réponse à ordre de la Chambre du 11 juin 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, requêtes, pétitions et autres papiers et documents en la possession du ministère du Commerce demandant de pourvoir à un approvisionnement de sel pour les pêcheries des Provinces maritimes. Présentée par sir George Foster, le 22 juin 1917. *Pas imprimée.*

212. Copie du décret du conseil, C.P. No 1725, daté le 25 juin 1917, créant la position de directeur des opérations minières de la houille pour les régions houillères du sud-est de la province de la Colombie-Britannique, et les régions houillères de la province de l'Alberta, connues sous le nom de district No 18.—Aussi: Copie du décret du conseil, C.P. No 1726, daté le 25 juin 1917, nommant W. H. Armstrong, de la cité de Vancouver, directeur des opérations minières de la houille, en vertu des dispositions du susdit décret du conseil, C.P. No 1725, du 25 juin 1917. Présentée par sir Robert Borden, le 25 juin 1917. *Pas imprimée.*

212*a*. Réponse à ordre de la Chambre des Communes du 14 mai 1917, pour copie de lettres, rapports et communications échangés, du 1er septembre 1916 à ce jour, entre le ministre du Travail et le ministère du Travail et les officiers des Mineurs unis (*United Mine Workers*) de l'Alberta, district No 18, et les officiers de l'*Alberta and Eastern British Columbia Coal Operators' Association,* touchant les demandes présentées par les mineurs d'une augmentation de gages à cause de l'augmentation du coût de la vie. Présentée le 12 juillet 1917. *M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

213. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917, faisant connaître:—1. Combien de bataillons d'infanterie sont partis avec le premier contingent; 2. Quel est le nombre et quel est le nom des différentes unités de l'artillerie faisant partie du premier contingent; 3. Quel est le nombre et le nom des différents corps médicaux partis avec le premier contingent; 4. Quel est le nombre et le nom de toutes les autres unités parties avec le premier contingent; 5. Quels sont les noms, rangs et charges des officiers surnuméraires partis avec le prèmier contingent. Présentée le 26 juin 1917. *M. Lachance. Pas imprimée.*

214. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général du 30 mai 1917,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, câblogrammes, etc., échangés entre le gouvernement impérial ou l'un ou l'autre de ses membres ou fonctionnaires, et le gouvernement canadien ou l'un ou l'autre de ses membres ou fonctionnaires, au sujet de la question de la législation projetée à être adoptée par le gouvernement impérial aux fins de rendre valides certaines lois et procédures de la législature de la Colombie-Britannique. Présentée le 27 juin 1917. *M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

215. Réponse à ordre de la Chambre du 4 juin 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le chef des traducteurs du compte rendu officiel des débats des Communes, le greffier de la Chambre et M. l'Orateur, du 19 avril 1917 à ce jour. Présentée le 28 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

216. Réponse à ordre de la Chambre du 27 mars 1916,—Etat donnant les montants payés par le gouvernement fédéral du 1er juillet 1896 au 1er octobre 1911, aux journaux suivants: *Le Canada, La Presse, La Patrie, Le Pays,* tous de Montréal; *La Vigie, Le Soleil,* de Québec. Présentée le 28 juin 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

217. Réponse à ordre de la Chambre du 3 mai 1917,—Relevé faisant connaître quel était le nombre des employés des ministères suivants après 1896 et après 1911: Intérieur, Revenu de l'Intérieur, Travaux publics, Marine et Pêcheries, Milice et Défense, Travail et Commerce. Présentée le 28 juin 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

218. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant combien de soldats revenus au pays ont obtenu de l'emploi dans les ministères du gouvernement. Présentée le 28 juin 1917. *M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

219. Réponse à ordre de la Chambre du 25 juin 1917,—Copie des rapports faits par les médecins du pénitencier, en ce qui se rattache à la libération du pénitencier de Edward Levi Baugh. Présentée le 4 juillet 1917. *M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

220. Réponse à ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Etat donnant les noms et salaires des employés des ministères de l'Intérieur et des Affaires des Sauvages, (*a*) service intérieur et (*b*) service extérieur, qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu leur plein salaire civil en sus de leur solde et allocations; aussi, de ceux qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu, en sus de leur solde et allocations, une partie de leur salaire civil suffisante pour parfaire le chiffre de leur salaire civil; aussi, de ceux qui se sont enrôlés pour service outre-mer et qui ont reçu, en sus de leur solde et allocations, une compensation en considération de leur emploi civil. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

221. Rapport de la commission spéciale du commerce envoyée en mission en Grande-Bretagne, en France et en Italie, de mai à septembre 1916. Présentée par sir George Foster, le 5 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

222. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quel est le chiffre total des dépenses faites pour l'agriculture par le gouvernement fédéral au cours de chacun des exercices de 1904-05 à 1916-17, inclusivement; 2. Quelle somme a été réservée par la loi d'encouragement à l'agriculture, de 1912, pour aider les départements d'agriculture des provinces pour encourager et donner plus d'extension à leurs travaux; 3. Quelle partie de la somme susdite a été accordée à chaque province, et quels travaux ont été exécutés dans chaque province par suite de cette aide; 4. Quelle somme a été réservée par le gouvernement fédéral en vertu de la Loi d'instruction agricole, de 1913, et, aux termes des dispositions de la dite loi, quelles sommes ont été allouées à chaque province chaque année; 5. Quel est le but général de la dite loi, et dans quelle mesure chaque province l'a rempli. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Edwards.*
Imprimée pour documents parlementaires seulement.

223. Réponse à ordre de la Chambre du 11 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Si M. Giard, ex-M.P. pour Compton, P.Q., est à l'emploi du gouvernement; 2. Si oui, depuis quand il l'est; 3. Combien d'employés il a sous ses ordres et quels sont les noms de chacun; 4. Quel salaire il a; 5. Quel est le salaire de chacun des employés sous sa charge; 6. S'il a acheté des animaux reproducteurs pour le gouvernement; 7. Si oui, combien et quel prix il a payé pour chacun; 8. Où les dits animaux reproducteurs ont été placés; 9. Combien de ces animaux ont été refusés ou remis au gouvernement ou à M. Giard; 10. Pourquoi ils ont été refusés et remis par ceux chez qui on les avait placés; 11. Où sont, actuellement les dits animaux reproducteurs; 12. Ce que le gouvernement ou le ministère de l'Agriculture entend faire des dits animaux ainsi refusés ou remis à M. Giard. Présentée le 5 juillet 1917. *M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

224. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de tous documents, lettres, dépêches, correspondance, rapports, et spécialement d'un décret du conseil daté le 6 décembre 1898, au sujet de l'exemption du service militaire pour les Doukhobors. Présentée par l'honorable M. Roche, le 9 juillet 1917. *M. McCraney.*
Pas imprimée.

225. Réponse à adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 31 janvier 1917,—Copie de tous les décrets du conseil et autres documents de record dans le ministère de la Marine et des Pêcheries en ce qui concerne la mise en réquisition des navires canadiens, par le gouvernement du Canada. Présentée le 11 juillet 1917. *M. Sinclair.*
Pas imprimée.

VOLUME 21—*Suite.*

226. Réponse à ordre de la Chambre du 7 juin 1917,—Relevé faisant connaître:—1. Combien d'officiers ont été nommés pour faire du recrutement dans la province de Québec; 2. Quels sont les noms, les adresses postales, la nature des fonctions et la solde des dits officiers. Présentée le 11 juillet 1917. *M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

226*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 18 juin 1917,—Etat faisant connaître: 1. Quels sont les noms et adresses postales des personnes qui, dans l'Ile-du-Prince-Edouard, ont fait ou qui font actuellement du recrutement pour l'armée ou la marine, ou qui font un travail de nature militaire similaire depuis août 1914; 2. Quelle rémunération ou solde est reçue par chacune de ces personnes, et quel supplément elles reçoivent pour frais de voyage ou autres dépenses; 3. Quelle somme totale a été reçue par chacune de ces personnes jusqu'au 1er juin 1917. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Hughes (I.-P.-E.).* *Pas imprimée.*

227. Réponse à ordre de la Chambre du 12 avril 1916,—Etat indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Postes, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur; 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires; 3. Quel est le salaire de chacun d'eux; 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère; 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 14 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

228. Copie d'un mémoire présenté par le comité des Slaves du Sud aux représentants des Dominions britanniques exposant les idées et les aspirations des Jugo-Slaves (Serbes, Croates et Slovènes) relevant du gouvernement Austro-Hongrois. Présentée par sir Robert Borden, le 20 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

229. Réclamations faites par le ministre de la Justice relativement au paiement des droits par certaines provinces. (*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimées.*

230. Copie des témoignages, pièces à l'appui, etc., se rattachant au rapport de l'honorable sir Ezekiel McLeod, juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Louis Tellier, juge retraité de la cour Supérieure de la province de Québec, commissaires nommés sous l'empire de la Loi des enquêtes, du Canada, chapitre 104 des Statuts le 6 juin 1917, aux termes duquel les dits commissaires reçurent le pouvoir et la mission d'instituer une enquête en vue de reviser et peser la preuve faite devant M. le juge Galt, commissaire nommé par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, le 15 juillet 1916, aux fins de faire une enquête et un rapport sur certaines matières d'importance pour le gouvernement local de la dite province, en accomplissement de sa commission, et de reviser et examiner le rapport et les conclusions découlant de la dite preuve;—et de déclarer par leur rapport si la dite preuve justifie ou étaie les décisions du dit commissaire telles qu'énoncées dans les dits rapports, en autant qu'elles attaquent et affectent d'une manière préjudiciable l'honneur ou l'intégrité de l'honorable Robert Rogers, ou l'honnêteté de ses actes ou transactions. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 27 juillet 1917.. .. ..*Imprimée pour distribution—députés et sénateurs seulement.*

230*a*. Copie des témoignages, pièces à l'appui, etc., se rattachant au rapport de l'honorable sir Ezekiel McLeod, juge en chef de la province du Nouveau-Brunswick, et de l'honorable Louis Tellier, juge retraité de la cour Supérieure de la province de Québec, commissaires nommés sous l'empire de la Loi des enquêtes, du Canada, chapitre 104 des Statuts revisés du Canada, 1906, et des lois l'amendant, en vertu d'un décret du conseil édicté le 6 juin 1917, aux termes duquel les dits commissaires reçurent le pouvoir et la mission d'instituer une enquête en vue de reviser et peser la preuve faite devant M. le juge Galt, commissaire nommé par le lieutenant-gouverneur du Manitoba, le 15 juillet 1916, aux fins de faire une enquête et un rapport sur certaines matières d'importance pour le gouvernement local de la dite province, en accomplissement de sa commission, et de reviser et examiner le rapport et les conclusions découlant de la dite preuve; et de déclarer par leur rapport si la dite preuve justifie ou étaie les décisions du dit commissaire telles qu'énoncées dans les dits rapports, en autant qu'elles attaquent et affectent d'une manière préjudiciable l'honneur ou l'intégrité de l'honorable Robert

VOLUME 21—*Suite.*

Rogers, ou l'honnêteté de ses actes ou transactions. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 9 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

231. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et autres papiers concernant un contrat pour le transport des malles entre Grand-River et Fourchu, dans le comté de Richmond, N.-E., en 1916 et 1917. Présentée le 28 juillet 1917. *M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

232. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à l'achat d'un terrain à Vancouver, C.-B., pour les fins d'un arsenal, depuis le 1er janvier 1913. Présentée le 30 juillet 1917. *M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

233. Réponse à ordre de la Chambre du 1er février 1917,—Relevé faisant connaître quels sont les noms et le grade actuel de tous ceux qui ont été nommés officiers directeurs de recrutement, ou officiers recruteurs, soit spéciaux, soit de district (non recruteurs locaux ou régimentaires) depuis le début de la guerre; les dates respectives de ces nominations; quels étaient l'âge et l'occupation respectifs de ceux qui ont été ainsi nommés; de quelle organisation militaire, s'il y a, ces personnes faisaient partie; quels grades elles avaient dans l'une ou l'autre organisation militaire; si on a mis fin à l'emploi de l'un ou l'autre de ces recruteurs, et, dans l'affirmative, quels sont les noms de ces recruteurs et les dates auxquelles leurs emplois a cessé. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

234. Réponse à ordre de la Chambre du 31 janvier 1917,—Relevé faisant connaître à quelle date la dernière commande du gouvernement a été donnée à la compagnie de la carabine Ross; pour combien de carabines était cette commande; si le gouvernement a reçu une recommandation du conseil de l'armée britannique à l'effet d'utiliser les moyens qui existent au Canada pour manufacturer la carabine Lee-Enfield nouvelle et améliorée; à quelle date cette recommandation a été reçue; et si on a donné suite à cette recommandation. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

235. Réponse à ordre de la Chambre du 20 juin 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quels sont les noms des membres de l'état-major militaire à North-Vancouver; 2. Quelles sont leurs fonctions respectives; 3. Quels sont le grade et la solde de chacun d'eux; 4. Quelle somme chacun d'eux a reçue; 5. A quelles dates respectives ces militaires se sont enrôlés, et depuis combien de temps ils forment partie de l'état-major. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

235*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 21 juin 1917,—Relevé faisant connaître quels sont les noms, grades, soldes, nature des fonctions et les postes stationnaires de tous les officiers attachés aux quartiers généraux, Halifax, et employés dans les différentes sections du service militaire ou se rattachant en quelque manière que ce soit à la division militaire No 6. Présentée le 2 août 1917. M. Tobin.. .. ..*Pas imprimée.*

236. Réponse à ordre de la Chambre du 18 juillet 1917,—Liste complète des différentes commissions créées depuis le commencement de la guerre concernant les soldats, leur pension, les hôpitaux, etc., avec les noms des différents commissaires qui composent ces commissions. Présentée le 31 juillet 1917. *M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

237. Copie des états financiers du réseau du *Canadian Northern Railway*: 1. Bilan, au 30 juin 1916; 2. Relevé des garanties émises et des charges fixes, au 30 juin 1917; 3. Relevé du passif, au 15 juin 1917; 3 (a). Relevé du compte de l'équipement; 4.Liste des garanties fournies pour emprunts; 5. Revenu brut et revenu net, au 30 juin 1917; 6. Tableau comparatif des recettes, 1915, 1916 et 1917; 7. Relevé de la dépense au compte du capital et des améliorations pour l'année terminée le 30 juin 1917; 8. Milles en exploitation.—Aussi: Relevés faisant connaître les obligations, etc., autorisées, émises et en suspens; le produit net réalisé; l'intérêt payable pendant la période du 1er juillet 1917 au 30 juin 1917; les sommes estimées nécessaires pour la période du 1er juillet 1917 au 30 juin 1918, en ce qui concerne le chemin de fer Grand-Tronc et les embranchements du Grand-Tronc-Pacifique. Présentée par sir Robert Borden, le 20 juillet 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

237*a*. Copie de l'acte de fiduciaire-hypothécaire garantissant une émission de $45,000,000 de valeurs garanties du *Canadian Northern Railway,* garanties par le gouvernement fédéral, émises sous l'empire de la législation de 1914.—Aussi: Copie de l'acte hypothécaire, daté le 26 juin 1916,—consenti par la *Canadian Northern Ontario Railway Company* à Sa Majesté le Roi,—en nantissement de certaines avances faites à compte d'un prêt de $15,000,000 par Sa Majesté à la *Canadian Northern Railway Company.*—Aussi, Copie d'une vérification des comptes du revenu et des dépenses du réseau du *Canadian Northern Railway* pour les mois de mai, juin, juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1916 et pour janvier et février 1917. Présentée par sir Thomas White, le 8 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

237*b*. Relevé des sommes avancées par le gouvernement du Canada à la *Canadian Northern Railway Company* au compte des intérêts, jusqu'à ce jour.—Aussi: Les états financiers du *Canadian Northern Railwoy* qui suivent: 1. Bilan intérimaire porté au 30 avril 1917; 2. Relevé estimatif du coût de l'achèvement des lignes et termini, en voie de construction, et des arrangements financiers pour y pourvoir; 3. Relevé des comptes des entrepreneurs et d'autres entreprises non encore réglés au 30 juin 1917; 4. Mémorandum touchant les terres non vendues; 5. Relevé estimatif de la somme requise pour améliorations et matériel roulant pour une période de trois ans. Présentée par sir Thomas White, le 13 août 1917.. .. ..*Pas imprimé.*

238. Copie du décret du conseil, C.P. No 1881, du 19 août 1916, recommandant qu'il n'y ait pas de réduction de l'allocation de séparation ou de pension dans les cas d'officiers, d'officiers à brevet et de sous-officiers consentant à servir avec un grade inférieur pour pouvoir se rendre au front; aussi, copie du décret du conseil, C.P. No 2008, du 20 juillet 1917, révoquant le décret du conseil, C.P. 1615, du 13 juin 1917. et modifiant le décret du conseil, C.P. No 1881, du 19 août 1916, relativement aux allocations de séparation et de pension pour ceux qui ont consenti à servir avec un grade inférieur pour pouvoir se rendre au front. Présentée par sir Edward Kemp, le 2 août 1917.. .. ..*Pas imprimée.*

239. Réponse à ordre de la Chambre du 30 juillet 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre la Chambre de Commerce de la cité de Québec et le premier ministre, relativement au rapport de la Commission spéciale chargée d'étudier la question des chemins de fer. Présentée le 2 août 1917. *Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

240. Réponse à ordre de la Chambre du 13 juin 1917,—Relevé des frais de voyage de Maurice Leblanc, contremaître général à l'emploi du ministère des Travaux publics, dans le comté de Bonaventure, depuis sa nomination jusqu'à ce jour. Présentée le 8 août 1917. *M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

241. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de toutes lettres, pétitions, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur local et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage faits aux endroits suivants: Sainte-Anne de Bellevue, Pointe-Fortune, chenal de la rivière Ottawa entre l'île au Foin et l'île Paquin, chenal Graham, chenal de Rigaud, chenal de Hudson-Heights, Eglise de l'Ile-Perrot, quai de l'Ile-Perrot-Sud et quai de l'Ile Perrot-Nord; depuis 1904; aussi, relevé des montant payés à diverses personnes, compagnies, etc., pour ces travaux, avec la date des paiements; aussi, copie des estimations déjà produites à ma demande au sujet des dits travaux, avant 1904.—Aussi: Réponse à ordre du 30 avril 1917,—Copie de toutes lettres, pétitions, correspondance, télégrammes et rapports échangés entre le gouvernement, l'ingénieur local du district et toutes autres personnes, concernant les travaux de dragage exécutés aux endroits nommés ci-dessous; aussi, relevé du montant d'argent payé à diverses personnes ou compagnies, etc., pour ces travaux; aussi, copie de tous les relevés déjà présentés à ma demande, avant 1904: quai de l'Ile-Perrot, au nord et au sud; Eglise de l'Ile-Perrot; chenal de la baie Dorion; chenal du village de Vaudreuil; Pointe-Cavagnole; Como; chenal à Hudson-Heights; chenal Graham; chenal de la rivière Rigaud; chenal des îles aux Poires, rivière Ottawa; Pointe-Fortune, et chenal de Sainte-Anne de Bellevue.—Aussi, un état du montant des sommes payées à diverses personnes, compagnies, etc., pour ces travaux, avec des relevés déjà présentés à ma demande au sujet des mêmes travaux antérieurement à 1904. Présentée le 8 août 1917. *M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

242. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au prolongement et aux réparations du quai de Finlay-Point. Présentée le 8 août 1917. *M. Chisholm.* *Pas imprimée.*

243. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917,—Copie de toute la correspondance en la possession du ministère des Travaux publics, de date postérieure au 1er septembre 1915, se rapportant aux quais, brise-lames et autres travaux publics situés dans le comté d'Antigonish, N.-E. Présentée le 8 août 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

244. Réponse à ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Copie de tous documents, correspondance, rapports, comptes, bordereaux de paie, etc., se rapportant aux travaux faits aux quais de l'Etat à Cross-Point, Miguasha, Saint-Omer et New-Carlisle, Québec, depuis 1912. Présentée le 8 août 1917. *M. Marcil (Bonaventure)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

245. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière au quai de Marble-Mountain. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

246. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au prolongement du quai du havre de Margaree. Présentée le 13 avril 1917. *M. Chisholm*.. ..*Pas imprimée.*

246*a*. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au brise-lames dans le havre de Margaree. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

247. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au quai de Port-Hood. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

248. Réponse à ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit à l'établissement d'un havre à Inverness. Présentée le 13 août 1917. *M. Chisholm*.. .. ..*Pas imprimée.*

249. Réponse à ordre de la Chambre du 23 avril 1917, pour copie de tous papiers, documents, pétitions, mémoires, correspondance, etc., concernant le fait que le gouvernement du Canada a construit des lignes de téléphone dans la Colombie-Britannique parallèlement à celles de la compagnie de téléphone d'Okanagan déjà en exploitation, et leur faisant concurrence. Présentée le 13 août 1917. *M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

250. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917, pour copie de toute correspondance dans le ministère des Travaux publics, à dater du 1er septembre 1915, concernant les quais, brise-lames et autres travaux publics dans le comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 13 août 1917. *M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

251. Réponse à ordre de la Chambre du 30 avril 1917, pour copie de tous documents, archives, etc., en ce qui concerne le renvoi par le gouvernement fédéral à un tribunal d'interprétation des questions qui se rapportent au droit exclusif de pêche dans les eaux de marée, en la province de Québec. Présentée le 15 août 1917. *M. Lemieux*.. ..*Pas imprimée.*

252. Réponse à un ordre de la Chambre du 9 juillet 1917, pour relevé faisant connaître les noms de toutes les personnes attachées au service du commissaire du bétail vivant, dans la province de la Saskatchewan, avec mention des salaires et débours qui leur ont été payés, et du nombre d'étalons et des taureaux utilisés en cette province quand le bureau de ce commissaire y a été établi. Présentée le 15 août 1917. *M. Thomson (Qu'Appelle)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

253. Réponse à l'ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous rapports, lettres, télégrammes, etc., échangés entre le ministère du Service Naval, ou celui de la Marine et des Pêcheries, et toute autre personne concernant la saisie de certains bateaux de pêche, d'outillage et d'équipement de pêche employés à la pêche illégale de homards dans le détroit de Northumberland, au cours de l'automne de 1916;—Aussi, des témoignages entendus devant M. G. Teed, bourgeois, remplissant les fonctions de commissaire-enquêteur en la matière, et de son rapport et verdict. Présentée le 16 août 1917. *M. Copp*.................................. *Pas imprimée.*

254. Réponse à l'ordre de la Chambre du 30 juillet 1917,—Copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Milice et de la Défense du Canada, la Commission des achats de guerre du Canada et le ministère de la guerre britannique, concernant une baguette d'entraînement pour tir à la cible et l'utilisation de cette baguette par ceux qui font partie de la force expéditionnaire canadienne. Présentée le 10 août 1917. *M. Maclean (Halifax)*.................................. *Pas imprimée.*

255. Réponse à l'ordre de la Chambre du 7 juin juin 1917, pour un relevé faisant connaître: 1. Si le ministère de l'Agriculture fournit à ceux qui en font la demande des taureaux de race pour l'amélioration du bétail; 2. Si de ces animaux ont été envoyés dans le comté de Dorchester, et à quelle date; 3. Si oui, les animaux ainsi envoyés étaient la propriété du ministère de l'Agriculture, et à la demande de qui ils l'ont été; 4. Si oui, à quelles conditions ils ont été prêtés; 5. De qui le ministère a acheté les animaux en question; 6. Quel en a été le prix; 7. Si quelque fonctionnaire du ministère de l'Agriculture s'est enquis de l'endroit où ces taureaux se trouvent actuellement; 8. Si oui, quelle est la nature de son rapport; 9. Si ces taureaux sont utilisés pour les fins pour lesquelles le ministère de l'Agriculture doit en disposer. Présentée le 21 août 1917. *M. Lanctôt*.................................. *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er août 1917,—Relevé faisant connaître quelle somme a été payée au *Sydney Daily Post* par tous les ministères pour impressions et annonces depuis le 1er novembre 1911. Présentée le 21 août 1917. *M. Kyte.* *Pas imprimée.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre du 1er août 1917,—Relevé faisant connaître quelle est la somme totale payée le 1er novembre 1911 au *Halifax Herald*, à l'*Evening Mail*, de Halifax, et à la *Royal Print and Lithographic Company*, de Halifax, pour impressions, annonces et tout autre service. Présentée le 21 août 1917. *M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre du 18 juin 1917,—Copie de tous les comptes, documents, réclamations, correspondance, etc., se rapportant aux demandes produites par toutes les personnes qui ont prétendu avoir subi des pertes ou des dommages lors de l'incendie des bâtisses du Parlement, en février 1916. Présentée le 21 août 1917. *M. Lanctôt*.................................. *Pas imprimée.*

259. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous les communications, lettres, rapports, pétitions et autres documents de la part des médecins et des associations médicales du pays, demandant le rappel de "La Loi des médicaments brevetés" et la présentation d'une nouvelle loi à ce sujet, afin de rendre plus efficace la surveillance de ces préparations médicinales et mettre sur la liste de prohibition ces drogues ou médecines qui sont dangereuses pour la santé en général et une incitation à certaines pratiques criminelles. Présentée le 21 août 1917. *M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

260. Copie de la correspondance échangée entre l'honorable Robert Rogers et le très honorable sir Robert Borden, premier ministre relativement à la démission de l'honorable M. Rogers comme ministre des Travaux publics du Canada. *(Sénat.)*.. ..*Pas imprimée.*

261. Réponse à un ordre du Sénat en date du 11 juillet 1917, pour la production d'un état indiquant le nombre d'officiers et de soldats enrôlés dans l'armée expéditionnaire canadienne qui ont été déclarés inaptes au service militaire; si les autorités militaires ont étudié la possibilité d'utiliser ces hommes d'autre façon; si ceux qui ont été déclarés inaptes au

VOLUME 21—*Suite.*

service continuent à toucher leur solde; le nombre de déserteurs dans les divers corps de l'armée expéditionnaire, du 1er octobre 1914 au 1er juin 1917; et le nombre de soldats libérés de l'armée expéditionnaire, depuis le 1er octobre 1914. (*Sénat.*) *Pas imprimée.*

262. Réponse à un ordre du Sénat en date du 7 juin dernier, pour la production d'un état indiquant: 1. Le nom et le grade de chaque officier, commissionné ou provisoire, qui faisait partie du 78e régiment (*Highlanders*) du comté de Pictou, Nouvelle-Ecosse. lors de la déclaration de la guerre, au mois d'août 1914; 2. Combien de temps chacun de ces officiers a fait partie du dit régiment. 3. (*a*) Le nom de chacun des dits officiers qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne. (*b*) Le régiment dans lequel il s'est enrôlé. (*c*) Le grade qu'on lui a donné. (*d*) La date à laquelle il s'est enrôlé; 4. Le nom de chaque personne qui, depuis le début de la guerre, a été attachée au dit 78e régiment à titre d'officier provisoire. la date de son entrée dans le régiment et son grade; 5. (*a*) Le nom de chacun des officiers mentionnés au paragraphe 4, qui s'est enrôlé dans l'armée expéditionnaire canadienne. (*b*) Le régiment dans lequel il s'est enrôlé. (*c*) Le grade qu'on lui a donné. (*d*) La date à laquelle il s'est enrôlé; 6. Le nom de chacun des officiers mentionnés dans les précédents paragraphes, qui a été en activité de service au front; les régiments dont il a fait partie et le temps qu'il a été ainsi en activité de service; 7. Des détails relatifs à chacun des dits officiers et spécifiant l'endroit où se trouvait chacun des dits officiers le 1er mai 1917, le régiment dont il faisait partie et le grade qu'il avait à cette date-là; 8. Si quelqu'un de ces officiers est allé à la ligne de feu depuis le 1er mai, indiquer son nom, son régiment, son grade et la date de son enrôlement pour service outre-mer. (*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

263. Réponse partielle à une humble adresse du Sénat à Son Excellence le Gouverneur général en date du 8 courant pour toute la correspondance entre le ministère de la Milice et de la Défense et Clarence J. McCuaig, aussi entre ce dernier et le premier comité d'achat nommé par sir Robert Borden, dont l'honorable Robert Rogers était le président et entre le dit Clarence J. McCuaig et le comité dont l'honorable sir Edward Kemp est ou était le président ou avec l'un des membres du dit comité. (*Sénat.*) . . . *Pas imprimée.*

264. Huitième rapport annuel de la Commission de conservation pour l'exercice clos le 31 mars 1917. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 1er septembre 1917. . *Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre du 30 août 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Combien de nouveaux édifices et bureaux ont été loués par les différents ministères du gouvernement en la cité d'Ottawa au cours des années civiles 1914, 1915, 1916 et 1917; 2. Quels sont les noms des locateurs, la durée du bail et le loyer en ce qui regarde chaque location; 3. Par quel ministère est occupé chacun de ces locaux. Présentée le 3 septembre 1917. *M. Sinclair* . . . . *Pas imprimée.*

266. Réponse à un ordre de la Chambre du 11 juillet 1917,—Copie de toute correspondance concernant la concession aux chalutiers à vergue enregistrés aux Etats-Unis du privilège d'entrer dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, d'acheter des provisions, d'engager des matelots, etc., sans avoir un permis à cet effet, tel que prescrit aux termes du *modus vivendi.* Présentée le 3 septembre 1917. *M. Kyte* . . . . . . *Pas imprimée.*

267. Copie d'un contrat daté le 8 mars 1917, entre Sa Majesté le Roi et *Wallace Shipyards, Limited,* pour la construction et livraison d'un navire à voiles en bois auxiliaire.—Aussi, Copie d'un contrat daté le 1er juin 1917, entre Sa Majesté le Roi et *Lamond and Harrison* pour la construction et livraison d'un navires à voiles en bois auxiliaire. Présentée par l'honorable M. Cochrane, le 3 septembre 1917. . . . . *Pas imprimée.*

268. Réponse à un ordre du Sénat pour la production des documents déposés conformément à un ordre de la Chambre des Communes, en date du 7 février 1916, demandant une copie de toute la correspondance et de tous les rapports concernant les réclamations des chasseurs de phoques de la Colombie-Britannique, en vertu du traité passé avec les Etats-Unis, ainsi que pour la production de toutes les pièces relatives à cette question. (*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Suite.*

269. Copie du décret du conseil, C.P. No 2245, daté le 3 septembre 1917, nommant le sous-ministre de la Justice Oliver Mowat Biggar, de la cité d'Edmonton, John H. Mosse, de la cité de Toronto, Louis Loranger, de la cité de Montréal, et le lieutenant-colonel H. A. C. Machim, de la ville de Kenora, Ont., pour constituer un conseil aux fins de prêter leur avis et leur assistance dans l'administration et l'application de la Loi du Service militaire, 1917, sous le nom de Conseil du Service militaire. Présentée par sir Robert Borden, le 4 septembre 1917.......... *Pas imprimée.*

270. Réponse à un ordre de la Chambre du 21 mai 1917,—Copie de tous les rapports, lettres, télégrammes, correspondance et documents se rapportant au choix des quartiers d'hiver du 210e bataillon, à Regina et à Moosejaw, respectivement. Présentée le 6 septembre 1917. *M. Knowles*.......... *Pas imprimée.*

271. Réponse à un ordre de la Chambre du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, pétitions et correspondance reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à date, se rapportant en quelque manière à la nomination d'un homme en charge des signaux de tempête à Grand-Etang et à Margaree-Harbour. Présentée le 6 septembre 1917. *M. Chisholm*.......... *Pas imprimée.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre du 7 mai 1917,—Etat indiquant les diverses routes postales rurales établies dans la circonscription de Qu'Appelle depuis le 1er janvier 1916, leur situation et la date de leur établissement; aussi, indiquant toutes les routes postales actuellement en voie d'établissement ou qui sont présentement à l'étude dans la dite circonscription. Présentée le 7 septembre 1917. *M. Thomson (Qu'Appelle). Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre du 6 mars 1916,—Copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit se rapportant au changement du parcours de la malle rurale Inverness-Margaree de l'ouest à l'est de la rivière Margaree, entre Margaree Forks et Chapel Bridge. Présentée le 7 septembre 1917. *M. Chisholm. Pas imprimée.*

274. Copie du décret du Conseil, C.P. No 2199, daté le 10 août 1917,—Règles et Règlements édictés aux lieu et place des classifications, Règles et Règlements contenus dans le décret du Conseil, C. P. No 1296, daté le 15 mai 1917, concernant les insignes et médailles de guerre accordés aux membres de la force expéditionnaire canadienne. Présentée par sir Edward Kemp, le 13 septembre 1917.......... *Pas imprimée.*

275. Copie d'un décret du Conseil, C.P. No 2552, daté le 13 septembre 1917, recommandant que les certificats de naturalisation puissent être émis, en vertu de la Loi de naturalisation, 1914, aux aubains de descendance ennemie qui ont résidé durant plusieurs années en Canada, s'il est démontré qu'ils sont franchement en sympathie avec le Royaume-Uni et ses alliés, en la guerre actuelle, et qu'ils n'ont pas d'affiliations ou relations pro-allemandes ou avec un autre aubain ennemi. Présentée par sir Robert Borden, le 14 septembre 1917.......... *Pas imprimée.*

276. Copie de la *Gazette du Canada,* datée le 12 septembre 1917, contenant une liste des noms de l'endroit des tribunaux établis pour examiner et décider en la matière des certificats d'exemption du service militaire. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 15 septembre 1917.......... *Pas imprimée.*

277. Copies des décrets du Conseil datés respectivement les 15 et 17 septembre 1917, nommant les registraires pour les provinces de la Colombie-Britannique, du Nouveau-Brunswick, de Québec, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario, de l'Alberta et de l'Ile-du-Prince-Edouard, en vertu des dispositions et pour les fins de la Loi du Service militaire, 1917. Présentées par sir Robert Borden, le 17 septembre 1917.. ..*Pas imprimées.*

278. Réponse à une adresse à Son Excellence le Gouverneur général, du 2 mai 1917,—Copie de tous les décrets du conseil et de tous les télégrammes, lettres, etc., adressés à l'un ou l'autre des employés du gouvernement, ou reçus de quelqu'un d'entre eux, au sujet des améliorations à apporter et de l'équipement à fournir à la station de sauvetage de Whitehead, comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean. Pas imprimée.*

VOLUME 21—*Fin.*

279. Réponse à un ordre de la Chambre, du 14 mai 1917,—Copie de tous télégrammes, rapports, lettres, requêtes et correspondance, reçus par le gouvernement depuis septembre 1911 jusqu'à ce jour, se rapportant de quelque manière que ce soit au dragage et à la construction d'un quai à Mabou-Harbour. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre, du 13 août 1917,—Relevé faisant connaître: 1. Quelles sont les différentes sommes payées pour courtage et frais en ce qui concerne le placement des différents emprunts effectués par le Canada depuis 1914; 2. Quelle est la somme respective imputable à chaque emprunt. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

281. Réponse à un ordre de la Chambre, du 5 septembre 1917,—Copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, etc., se rapportant en quelque manière que ce soit à la demande de construction d'un quai public à Chimney-Corners, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Chisholm*. . . . . *Pas imprimée.*

282. Réponse à un ordre de la Chambre, du 29 août 1917,—Copie de tous comptes, pièces justificatives, télégrammes, lettres, etc., concernant les paiements faits à George H. Boyce, de Windsor, N.-E., contremaître de district du ministère des Travaux publics, depuis sa nomination à cet emploi. Présentée le 19 septembre 1917. *M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

283. Réponse à un ordre du Sénat en date du 1er mars 1916, pour copie de toute correspondance entre le gouvernement et les chambres de commerce de la Colombie-Britannique, et aussi entre le gouvernement et l'Association des manufacturiers canadiens relativement à la demande des chambres de commerce de la Colombie-Britannique de la nomination d'un officier des douanes au port de New-York. *(Sénat.)*. . . . . *Pas imprimée.*

284. Réponse partielle à une adresse humblement présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat un relevé contenant le nom de chaque juge de la Cour suprême, des Cours de districts et de comté, dans toutes les provinces du Canada, en l'an 1916, et un état des sommes payées à chacun de ces juges au cours de la dite année, en (*a*) salaires; (*b*) frais de déplacement; (*c*) allocations de toute nature; (*d*) rémunérations pour avoir siégé comme commissaires; (*e*) rétributions de tout genre; et donnant aussi les noms des juges qui ont siégé comme commissaires ou rendu d'autres services au public sans exiger de rémunération. *(Sénat.)* *Pas imprimée.*

285. Réponse à une adresse humblement présentée à Son Excellence le Gouverneur général, priant Son Excellence de faire déposer au Sénat tous les documents relatifs à l'achat par le ministère de la Milice de "Bonnie Bel air" de M. W. T. Rodden, qui constitue une partie du numéro (9) aux plan et livre de renvoi officiels de la paroisse de Lachine, et particulièrement le rapport des avocats qui ont fait l'examen des titres de la propriété. *(Sénat.)*. . . . . *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'EXERCICE

COMMENCÉ LE 1ER AVRIL 1915, ET CLOS LE 31 MARS 1916

Soumis conformément aux dispositions des Statuts Revisés du Canada, 1916, chapitre 35, article 33.

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

A Son Excellence le duc de Devonshire, chevalier de la Jarretière, membre du Conseil privé, Grand'croix de Saint-Michel et de Saint-Georges, Grand'croix de l'Ordre royal de Victoria, etc., etc., Gouverneur général et commandant en chef du Dominion du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, pour le dernier exercice commencé le 1er avril 1915 et clos le 31 mars 1916.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1916.

A l'honorable F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et des canaux et ceux d'autres fonctionnaires du ministère se trouvent dans les annexes. Ils comprennent le rapport de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat; le rapport de l'ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer Transcontinental; le rapport du président de la commission des ingénieurs du pont de Québec et le rapport de l'ingénieur en chef du ministère.

Dans la partie I se trouvent des relevés, du comptable du ministère, indiquant les sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers ouvrages placés sous la direction de ce ministère; aussi des relevés indiquant les dépenses totales faites pour chaque canal depuis sa construction et sur chacun des chemins de fer de l'Etat; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés et les chiffres totaux des subventions payées.

Dans la partie II se trouvent les rapports du secrétaire légiste du ministère relativement aux conventions et aux entreprises adjugées durant l'année.

SOMMAIRE GENERAL.

Au cours des douze mois du dernier exercice 1915-16, les dépenses effectuées par le ministère ou par son entremise pour ses différents travaux d'exploitation, d'entretien et de construction, tant en ce qui concerne les chemins de fer que les canaux, et pour aider davantage, au moyen de subvention accordées en vertu de crédits spécifiques octroyés par le Parlement, à des entreprises de chemins de fer dans différentes parties du Canada, autres que les voies ferrées de l'Etat, ainsi que les recettes des travaux officiels, se décomposent comme suit:—

Les dépenses totales relatives aux chemins de fer y compris le pont de Québec, se sont élevées à $43,627,328.93, dont $23,902,068.89 ont été portés au compte du capital, $19,408,780.22 à celui du revenu et $1,716,651.24 à celui des recettes.

Les dépenses de chemins de fer portées au compte du capital comprennent $7,635,050.25 pour le chemin de fer Intercolonial, $1,350,472.73 pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, $7,078,451.69 pour le chemin de fer Transcontinental National, qu'une commission est en voie de construire, $4,889,131.77 pour le chemin de fer de la Baie-d'Hudson et $2,746,813.70 pour le pont de Québec; $2,637.47 pour le chemin de fer International et $199,511.28 pour le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Les dépenses de chemins de fer portées au compte des recettes comprennent un total de $1,400,171.42, payés à titre de subventions à des chemins de fer autres que les voies ferrées de l'Etat, $212,757.29 pour la Commission des chemins de fer du Canada, et $47,079.99 pour le fonds des croisements de vóie et $36,873.46 pour arpentages et inspections.

Les dépenses du chemin de fer Intercolonial se sont chiffrées par $21,702,441.66, savoir, $7,635,050.25 pour le compte du capital et $14,067,391.41 pour le compte du revenu (frais d'exploitation et améliorations).

Les dépenses totales relatives au chmin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevées à $1,895,493.45, dont $1,350,472.73 ont été portés au compte du capital et $545,020.62 à celui du revenu.

Les dépenses totales relatives au chemin de fer Transcontinental National se totalisent à $11,488,980.44, savoir, $7,078,451.69 pour le compte du capital et $4,410,528.75 pour celui du revenu (frais d'exploitation). Les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial se sont chiffrés à $116,651.38; ce chiffre ne comprend pas la somme de $90,000 payés pour le loyer de la ligne. Les frais d'exploitation du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard ont été de $76,844.63 et ceux du chemin de fer Québec et Saint-Jean, de $90,757.13.

Les dépenses des canaux se sont totalisées par $7,906,863.37, dont $6,142,148.96 ont été portés au compte du capital, $397,664.95 à celui des recettes, $800,977.56 à celui du personnel et $566,071.90 à celui des réfections. Les deux dernières sommes ont été imputées sur le revenu.

En ajoutant aux chiffres ci-dessus, pour les dépenses diverses communes aux deux divisions, la somme de $322,305.88, dont $313,740.73 sont imputables au crédit de guerre spécial (le ministère ayant été tenu à des services spéciaux relativement à la guerre, services entraînant des dépenses pour la protection de ses ponts et canaux, le transport de marchandises pour le compte du Fonds de secours belge et de la société de la Croix-Rouge, et pour le paiement des salaires de ceux qui ont remplacés les employés enrégimentés), le total des dépenses relatives aux chemins de fer et canaux a été de $53,256,669.60 pour l'exercice.

Le revenu total provenant des chemins de fer et des canaux de l'Etat s'est chiffré à $18,874,630.86. Sur ce montant, les chemins de fer ont rapporté $18,427,908.65, les canaux, $446,722.21*, la somme de $267,055.95 provenant des loyers des forces hydrauliques et autres propriétés.

* Par décret du conseil du 22 juin 1905, les péages ont été abolis pour le passage des navires et des marchandises sur tous les canaux du Canada. Pour les besoins de la statistique, il est cependant tenu compte de ces péages, et la compilation des résultats est donnée dans un rapport distinct publié par le ministère.

Les dépenses totales de l'Etat pour les chemins de fer, avant et depuis la Confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 31 mars 1916, s'élèvent, au compte du capital, à $377,146,699.09. Elles comprennent les dépenses relatives au pont de Québec, la somme de $25,000,000 octroyée à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour sa ligne principale, ainsi que $660,683.09, dépensés pour le chemin de fer d'Annapolis et de Digby. En outre, il a été dépensé, à même le fonds consolidé, un total de $315,956,228.81, comprenant les frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat et octroyés en subvention à d'autres chemins de fer que la ligne principale du Pacifique-Canadien, soit une dépense totale de $693,102,927.90**. Sur ce montant la somme de $13,881,460.65 a été dépensée avant la Confédération, savoir, $10,766,725.54 pour la construction de parties de ce qui est actuellement le réseau du chemin de fer Intercolonial et $3,114,735.11 pour la construction du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Les dépenses totales de l'Etat relatives aux canaux, effectuées avant et depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1916, s'élèvent à $118,614,725.75, au compte du capital. Sur ce chiffre, $20,593,866.13 ont été dépensés avant la Confédération, à même le fonds consolidé, $39,497,907.96 pour l'exploitation, l'entretien et les réparations, soit un total de $158,112,633.71.

Les dépenses totales pour les deux divisions des chemins de fer et des canaux, jusqu'au 31 mars 1916, sont, ainsi qu'indiqué ci-dessus, de $851,215,561.61. En ajoutant à cette somme $1,155,289.17 pour les dépenses générales relatives aux deux divisions, le grand total des dépenses atteint $852,370,850.78.

Le revenu total perçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1916, s'élève à $224,854,539.86 pour les chemins de fer de l'Etat, et à $16,203,848.18 pour les canaux, soit un total de $241,058,388.04.

On trouvera des détails en tableaux indiquant les catégories et indications de ces dépenses et recettes dans les états du comptable du ministère imprimés dans les annexes, Partie I.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN SERVICE.

On trouvera des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation au cours de l'exercice clos le 31 mars, aux annexes, partie VI, contenant les rapports de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat et des fonctionnaires de ces lignes.

Les recettes du chemin de fer Intercolonial se sont élevées à $14,068,791.41 et ses frais d'exploitation à $12,551,495.84, ce qui donne un surplus de $1,517,295.57. Ce surplus a été absorbé en vertu de l'Acte de 1912, ch. 8, par le transfert au crédit des comptes du renouvellement des rails, des biens détruits par le feu et du matériel, de sommes se chiffrant à $1,515,895.57, et par le paiement du solde, $1,400, sous le chef de crédits spéciaux, à titre d'indemnités de commisération.

Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ont atteint $545,020.62; les recettes se sont élevées à $390,926.82, soit un déficit de $154,093.80.

** Cette somme ne comprend pas le paiement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit l'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusqu'à 1905, sous l'empire de 47 Vic., ch. 8 (1884), non plus que le paiement annuel de $107,730, soit l'intérêt au taux de 4½ pour 100 depuis 1905, inclusivement, sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme a été transférée à la dette publique comme passif, et est sous l'administration du ministère des Finances. (Voir les Comptes publics, 1893-4, page 10, et 1906, page 79.)

Les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, se sont chiffrés à $24,694.75, et les recettes à $104,623.49 soit un déficit de $12,027.89. Ceci ne comprend pas la somme de $90,000 payés à titre d'intérêt sur le prix d'achat de la ligne.

Les frais d'exploitation du chemin de fer Saint-Jean et Québec se sont élevés à $90,757.13 et les recettes à $57,742.71, soit un déficit de $33,014.42.

Les frais d'exploitation du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevés à $76,844.63 et les recettes à $50,414.34, ce qui laisse un déficit de $26,430.29. Ces chiffres ne comprennent pas $10,186.29 payés à titre d'intérêt sur le prix d'achat de la ligne.

Les frais d'exploitation de la partie du chemin de fer Transcontinental-national exploitée par l'Etat se sont élevés à $4,410,528.75 et les recettes à $3,758,387.39.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Ce chemin de fer s'étend du littoral de l'Atlantique à partir des ports de Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-Nord jusqu'à Montréal.

Le 1er mars 1898, les opérations de l'Intercolonial, dont la limite occidentale était auparavant à Lévis, en face de Québec, ont été prolongées jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc et du comté de Drummond, ajoutant ainsi un parcours de 169.81 milles au service du chemin de fer de l'Etat.

Le contrat d'affermage pour une part de moitié indivise, conclu entre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et daté du 1er février 1898, a été confirmé, avec modification, par la loi 62-63, Vic., chap. 5 (1899). Il s'applique au parcours entre la station de Sainte-Rosalie et la ville de Montréal, avec tête de ligne en cette ville, ainsi qu'à la jonction de Jacques-Cartier, au pont des Chaudières et ses abords, et à l'usage du pont Victoria, sur le Saint-Laurent, en amont de Montréal. Ce contrat est pour un terme de 99 ans à compter du 1er mars 1898, renouvenable à perpétuité pour d'autres termes de 99 ans. Le prix annuel du loyer est fixé à $140,000.

Sous l'autorité de la loi 62-63 Victoria,, chap. 6 (1899), l'Etat a fait l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond depuis Chaudière jusqu'à Sainte-Rosalie, ainsi que de l'embranchement de Saint-Léonard à Nicolet. Le transport a été exécuté par acte daté du 7 novembre 1899.

Le 1er octobre 1904, l'Etat a fait l'acquisition du chemin de fer Canadian-Eastern, de Gibson à Loggieville, 123·67 milles, et, le 19 avril 1905, les ponts de Fredericton et de St. Mary, ainsi que les terrains contigus, lui était cédé.

En septembre 1911, l'embranchement de la jonction Ferrona à Sunny Brae, d'une longueur de 12·52, a été acheté par l'Etat.

Grâce à un détournement d'une longueur de 2.69 milles, connu sous le nom de détournement de la jonction Nelson à Derby, lequel a été ouvert à la circulation le 10 janvier 1915, la distance de Nelson à la jonction Chatham, soit 5.5 milles, s'est trouvé raccourcie à 2.81 milles.

Au moment du détournement connu sous le nom de détournement de Leitches Creek, d'une longueur de 4.26 milles, de Sydney-Nord à Leitches-Creek, C.-B., lequel a été mis en exploitation le 10 janvier 1915, les villes de Sydney-Mines, Sydney-Nord, Florence

et Petit-Bras-d'Or, autrefois sur un embranchement, sont maintenant sur la ligne principale.

La longueur de la voie principale du chemin de fer, maintenant en exploitation, est de 1,518.39. Il y a voie double sur 66.92 milles. On compte 139.21 milles de voies de raccordement, et 391·43 milles de voies de garage et d'évitement.

ETATS FINANCIERS.

DÉPENSES AU COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1916, les dépenses portées au compte du capital se sont chiffrées par $7,635,050.25*, ce qui porte à $115,766,560.24 les dépenses totales portées au compte du capital pour tout le réseau du chemin de fer Intercolonial tel qu'il existe actuellement.

Les principaux chefs de dépenses portés à ce compte au cours de l'exercice se répartissent comme suit (en omettant les cents): nouvelles installations de la tête de ligne à Halifax, $3,162,304; matériel roulant, $2,500,000; renforcement de ponts, $700,000; ateliers de locomotives et de wagons avec outillage, à Moncton, $81,467; agrandissement des installations le long de la ligne, $102,000; agrandissement des installations à Truro, $14,806; bassins et quais à Halifax, $30,000; améliorations à Lévis, $71,715; dispositifs de sûreté, $24,000; sur la construction de la voie ferrée de Dartmouth à Deans, $330,360; posage d'une voie double entre la courbe de Chaudière et Saint-Romuald, $29,401; détournement de Sydney-Nord au creek Leitches, $59,990; pour élaguer les passages à niveau et les rampes, Moncton, $83,657; pour le nouveau traversier et le quai de Mulgrave, $343,850; pour le tronçon de Bathurst, $62,400 et pour les nouvelles gares aux charbons de Lévis, $75,000.

DÉPENSES PORTÉES AU COMPTE DU REVENU.

Les dépenses portées au compte du revenu — frais d'exploitation — sont groupées sous cinq chefs principaux, dont chacun est à son tour subdivisé.

Pour l'exercice clos le 31 mars 1916, ces dépenses se répartissent comme suit: entretien de la voie et des structures, 2,499,894.09; en regard desquels se trouve un crédit de $10,115.89 pour l'entretien des voies, parcs et autres installations communes, ce qui laisse la somme nette de $2,489,778.20; entretien du matériel, $2,367,679.33; frais de trafic, $256,871.81; frais de transport (voie ferrée), $7,009,142.38, montant en regard duquel se trouve un crédit de $79,046.07 affecté à la mise en service des parcs et têtes de lignes en commun, ce qui laisse un montant net de $6,930,096.31; frais de transport (par eau), $50,619.83; divers, $152,058.44; frais généraux, $304,391.92. La totalité des dépenses inscrites sous ces chefs pour l'exercice se chiffre par $12,551,495.84.

Dans les dépenses ci-dessus se trouvent compris les item suivants (en omettant les cents): Entretien de la voie et des structures, ballast, $228,956 ponts, viaducs et ponceaux, $151,022; posage de la voie et régalage, $586,357; traverses, $333,157; rails

* L'administrateur des chemins de fer de l'Etat fixe à $7,643,265.40, le montant des dépenses portées au compte du capital; la différence, $8,215.15, provient de ce qu'il a compris dans cette somme certaines adjudications de la cour de l'Echiquier, etc., omises dans ses relevés de l'exercice précédent, mais comprises dans le rapport du comptable du ministère pour cet exercice.

$245,377; ballast, $88,289; enlèvement de la neige, glace et sable, $139,528. Entretien du matériel: réparations de locomotives, $666,163; renouvellement de locomotives, $133,333; outillage des ateliers, $68,093; wagons de voyageurs, réparations, $359,602; renouvellements, $66,666; wagons à marchandises, réparations, $847,353, renouvellements, $100,000. Les dépenses du trafic comprennent: publicité, $43,273 et agences extérieures, $119,400. Les frais de transport comprennent: employés de gares, $936,843; conducteurs et serre-freins, $249,347; mécaniciens de parcs, $149,717; combustible pour locomotives de parcs, $235,739; dépenses de rotonde (trains), $304,928, (parc), $47,633; mécaniciens de convois, $738,338; hommes d'équipes, $944,362; combustible pour locomotives de route, $1,990,319; fournitures de trains et frais, $243,038. Les frais généraux comprennent les appointements et les dépenses de commis et des aides, $116,459, et les pensions, $93,641.

On trouvera les détails des dépenses dans le rapport de l'administrateur, partie VI des annexes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La longueur de la ligne pour l'exercice a été de 1,526·82 milles, soit une augmentation de 77·96 milles.

Le nombre total de milles parcourus par les locomotives a été de 9,705,642; par les trains, de 7,890,939 tandis que les wagons ont parcouru 125,915,220 milles.

Les recettes brutes du chemin de fer pour l'exercice se sont élevées à $14,608,791.41, provenant des sources suivantes:—

Les recettes du service des voyageurs ont été de $4,010,879.58; celles du service des marchandises, $9,200,339.21 et celles du service des postes et des messageries, $857,572.62.

Les recettes brutes par mille de voie ferrée ont été de $9,181.53; par locomotive-mille, $1.45; par train-mille, $1.87 et par wagon-mille, 11·13 cents.

La comparaison entre les recettes des douze mois expirés le 31 mars 1915 et celles de la période correspondante terminée le 31 mars 1916 établit que les recettes brutes du dernier exercice accusent une augmentation de $2,623,918.27. Le mouvement des voyageurs accuse une augmentation de $718,962.62; le mouvement des marchandises est en augmentation de $1,889,574.10; l'augmentation des recettes des services des postes, des messageries et divers est de $15,381.55. L'augmentation par mille de voie ferrée est de $1,282.09 et par train-mille, de 35 cents.

Les déboursés par train-mille ont été comme suit: Entretien de la voie et des structures, $1,630.74; entretien du matériel, $1,550.77; dépenses de trafic, $168.24: frais de transport, $4,539.03; frais généraux, $199.37, soit un total de $8,187.74.

Les dépenses par train-mille ont été: Entretien de la voie et des structures, 31·55 cents; entretien du matériel, 30·00 cents; frais de trafic, 3·26 cents; frais de transport (par voie ferrée), 87·82 cents, frais généraux, 3·86 cents; divers exploitations, 1·93 cents; total, 151·96 cents.

La proportion des dépenses aux recettes brutes se répartit comme suit: Entretien de la voie et des structures, 17·70 pour 100; entretien du matériel, 16·83 pour 100: frais de trafic, 1·83 pour 100; frais de transport, 49·26 pour 100; diverses exploitations, 1·08 pour 100; frais généraux, 2·16 pour 100.

Le nombre de voyageurs transportés a été de 4,124,387, soit une augmentation de 511,016, comparé à l'exercice précédent. Il y a eu une augmentation de 507,989 dans le nombre des voyageurs locaux, et de 3,037 dans celui des voyageurs d'entier parcours.

5,447,220 tonnes de marchandises rapportant un revenu ont été transportées, soit une augmentation de 918,218 tonnes, comparativement à l'exercice précédent.

Les détails des principaux articles de ces marchandises figurent dans les états de l'administrateur, annexe VI, classifiées comme suit: produit agricoles, 746,213 tonnes, soit une augmentation de 126,486 tonnes; animaux et leurs produits, de même que volaille, gibier et poisson, 133,730 tonnes, augmentation de 3,197 tonnes; produits miniers, 1,685,903 tonnes, augmentation de 290,088 tonnes; produits forestiers, 1,244,067 tonnes. augmentation de 113,477 tonnes; produits manufacturés et divers, 1,637,307 tonnes; en tout, 5,447,220 tonnes, augmentation de 918,218 tonnes.

Le tonnage précité comprend 2,822,900 barils (282,290 tonnes) de farine, et 6,537,213 boisseaux (143,675 tonnes) de céréales.

On trouvera la description spécifique du matériel roulant dans le rapport du comptable de la mécanique à l'annexe VI. Dans les achats de l'année sont comprises 24 locomotives achetées sur le compte du capital, 1,000 fourgons à marchandises et 15 wagons de voyageurs achetés sur le compte du revenu consolidé, et 18 wagons de voyageurs achetés sur le compte du renouvellement du matériel. Au 31 mars 1916, le nombre des locomotives était de 434; des wagons de voyageurs, 566; des fourgons à marchandises, 15,863; des wagons manœuvre, 378.

A la cloture de l'exercice, la valeur du matériel en magasin était de $1,755,994.47, comprenant le matériel d'usage courant et le combustible, $1,219,730.67, ainsi que le matériel de l'emplacement des voies et des ponts, $536,263.80.

STATISTIQUES COMPARATIVES, EXERCICES 1913-14 ET 1914-15.

En 1914-15 la moyenne de tonnes de marchandises transportées par train et rapportant des recettes a été de 257.09; le nombre des voyageurs a été de 58.16; en 1915-16, la moyenne de tonnes de marchandises a été de 327.86 et le nombre de voyageurs de 64.15.

En 1914-15, la moyenne de tonnes par wagon chargé et rapportant des recettes a été de 16·77, et le nombre de voyageur de 8·70; en 1915-16, le nombre de tonnes a été de 19.22 et celui des voyageurs de 9.24.

En 1914-15, le nombre de tonnes, par train de marchandises seulement a été de 263.92, et en 1915-16, de 332.62.

1914-15, le nombre de tonnes, par wagon, de marchandises seulement, a été de 13.78, et en 1915-16, de 15,95.

En 1914-15, la distance moyenne sur laquelle chaque tonne de marchandises a été transportée a été de 247.26 milles, et en 1915-16 de 280.58 milles. Les distances moyennes sur lesquelles les voyageurs ont été transportés pendant ces exercices ont été respectivement de 48.76 et 48.21 milles.

En 1914-15, le nombre moyen de wagons chargés par train a été de 15.33 wagons de marchandises et de 6.68 de voyageurs; en 1915-16, le nombre de wagons de marchandises par train a été de 17.05, et celui des voyageurs de 6.94.

Le nombre moyen de wagons vides par train a été de 3.83, en 1914-15, et de 3.79 en 1915-16.

En 1914-15, la moyenne de trains-milles par mille de chemin de fer a été de 3,208.73 pour les marchandises et de 1,990.45 pour les voyageurs; en 1915-16, ces chiffres ont respectivement été de 3,137.84 et 2,029.72.

En 1914-15, la moyenne par mille de chemin de marchandises rapportant des recettes et transportées sur une distance d'un mille a été de 799,433.93 tonnes; pour les voyageurs elle a été de 121,609.14. En 1915-16, les chiffres ont été 1,028,785.12 tonnes pour les marchandises et de 130,201.02 pour les voyageurs.

En 1914-15, le nombre de tonnes, de marchandises seulement, par mille de chemin de fer, transportées sur une distance d'un mille, a été de 820,680.22, et en 1915-16 de 1,043,694.43.

En 1914-15, le nombre de milles parcourus par les trains a été de 3,027,348, pour les voyageurs, et de 4,505,162 pour les marchandises. E 1915-16, il a été de 3,099,463.

En 1914-15, la distance parcourue par les wagons chargés a été de 69,047,776 milles, et de 81,714,686 milles en 1915-16.

En 1914-15, la distance parcourue par les wagons vides a été de 17,241,555 milles, et en 1915-16, de 18,178,425 milles.

En 1914-15, la distance parcourue par les fourgons de queue a été de 4,237,833 milles et de 4,515,858 milles en 1915-16.

La distance totale parcourue par les wagons en 1914-15 a été la suivante; wagons de voyageurs, 20,240,606 milles; wagons de marchandises, 90,527,164 milles. En 1915-16 les chiffres ont été: wagons de voyageurs, 21,506,251; wagons de marchandises, 104,408,969.

En 1914-15, le nombre total de tonnes de marchandises transportées a été de 4,808,836 tonnes. Sur ce nombre 4,529,002 tonnes ont rapporté des recettes. En 1915-16, ce nombre s'est élevé à 5,680,178, dont 5,447,220 ont rapporté des recettes.

En 1914-15, les réfections des wagons de voyageurs ont coûté $738.11 par wagon, soit 1.84 cent par wagon-mille; en 1915-16, elles ont coûté $717.77, soit 1.67 cent par wagon-mille.

En 1914-15, les réfections des wagons de marchandises ont coûté $55.62, par wagon, soit 0.86 cent par wagon-mille. En 1915-16, elles ont coûté $60.12, soit 0.81 cent par wagon-mille.

En 1914-15, les réfections des locomotives ont coûté $2,255.09 par locomotive, soit 9.39 cents par locomotive-mille. En 1915-16, elles ont coûté $1,930.91, soit 6.86 cents par locomotive-mille.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

C'est un chemin de fer à voie étroite, 3 pieds 6 pouces. Il s'étend de Tignish à Georgetown, 158·60 milles, et de Charlottetown à Murray Harbour, 52·30 milles, avec embranchements jusqu'à Souris, Elmira et au Cap-Traverse. La longueur exploitée du chemin est de 274.6 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, les dépenses portées au compte du capital se sont accrues de $1,350,492.73, portant à $10,841,372.44 la dépense totale au

compte du capital. La principale rubrique a été celle de la traverse à wagons de la Pointe-Carleton, I.P.-E., au cap Tormentine, N.-B., sur la terre ferme, lequel s'est élevé à $1,322,593.34.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes se sont chiffrées par $390,926.82, et les frais d'exploitation se sont élevés à $545,020.62, laissant un déficit de $154,093.80. Comparativement à l'exercice précédent, les recettes brutes ont accusé une diminution de $24,568.62, et les frais d'exploitation en ont accusé une de $53,206.35.

Les dépenses au compte du revenu (frais d'exploitation) sont classifiées sous cinq chefs principaux, avec leurs diverses subdivisions. Elles comprennent: Entretien de la voie et des structures, $144,865.30; entretien du matériel, $85,304.79; dépenses de traction, $10,686.59; frais de transport, $283,068.70; frais généraux, $18,095.24.

Le nombre de voyageurs transportés a été de 412,535, soit une diminution, sur l'année précédente, de 10,961, produisant $18,518.96 ce qui donne une diminution de $2,897.29. Il a été transporté 118,862 tonnes de marchandises, une diminution de 6,310 tonnes, produisant $181,518.96, une diminution de $2,897.29. Les revenus provenant des postes et autres services se sont élevés à $34,953.34, soit une diminution de $8,503.70.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été de 455,503; par les trains, de 367,614; par les wagons, de 2,280,639.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer ont été de $1,422.07; par locomotive-mille, de 36 cents; par train-mille, de $1.06 et par wagon-mille, de 17·14 cents.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de $1,982.61, et par train-mille, de 148·26 cents.

La valeur du matériel en magasin, le 31 mars 1916, était de $54,045, comprenant le combustible, $35,595.04 et le matériel de la voie, $18,450.46.

On trouvera de plus amples détails dans les rapports du surintendant et d'autres fonctionnaires dans les annexes, partie VI.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin s'étend depuis la Jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Windsor, N.-E. Il a 32 milles de longueur.

La voie est louée à la *Dominion Atlantic Railway Company* (*C.P.R.*) pour une période de 99 ans à dater du 1er janvier 1914, au loyer annuel de $22,500.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

En vertu d'un arrangement en date du 18 mars 1915, approuvé par la loi de 1915, chap. 16, et en vertu d'un décret de l'exécutif en date du 12 mai 1915, ce chemin de fer a été acheté par le gouvernement, comme faisant partie du service de chemins de fer de l'Etat, pour la somme de $270,000. Il était entendu que la convention devait entrer en vigueur le 1er août 1914, et que le gouvernement devait en avoir le droit exclusif de propriété, le contrôle d'exploitation et la perception des revenus jusqu'à ce que le

transport soit complètement effectué et que le prix d'achat soit versé. Le transport n'a pas encore été effectué, mais le gouvernement a pris possession du chemin le 31 août 1914, et l'a exploité depuis cette date.

Ce chemin a 36·05 milles de longueur, et s'étend de Sackville au cap Tormentine, N.-B., faisant un raccordement entre le chemin de fer Intercolonial et la nouvelle traverse de chemin de fer qui sera exploitée entre le cap Tormentine et la Pointe-Carleton, dans l'île du Prince-Edouard.

Au 31 mars 1916, les dépenses se chiffraient à $76,844.63 et les recettes brutes à $50,414.34, laissant un déficit de $26,430.39. De plus, on a payé à même le capital $10,186.29 d'intérêt à 4 pour 100, sur le prix d'achat jusqu'à paiement complet, et ce, pour la période du 1er août 1914 au 31 juillet 1915.

Durant l'exercice, la somme de $24,999.97 a été dépensée pour mettre ce chemin sur le même pied que les embranchements de l'Intercolonial. On trouvera dans le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, annexe VI, les détails concernant les dépenses d'exploitation, le trafic, etc.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

En vertu d'une convention en date du 1er août 1914, approuvée par la loi de 1915, chap. 16, et en vertu d'un décret de l'exécutif en date du 27 août 1914, le gouvernement a loué ce chemin de fer pour une période n'excédant pas cinq ans, à raison d'un loyer annuel de $90,000, payable semi-annuellement, et l'option d'acheter, en aucun temps de cette période, pour la somme de $2,700,000. Le gouvernement en a pris possession, comme faisant partie des chemins de fer de l'Etat, le 1er août 1914. Ce chemin de fer a 111·30 milles de longueur, et s'étend du chemin de fer Intercolonial, à Campbellton, N.-B., à Saint-Léonard, N.-B.

Durant l'exercice, la somme de $2,637.47 a été dépensée pour mettre ce chemin de fer sur le même pied que les embranchements du chemin de fer Intercolonial. Les dépenses se sont montées à $116,651.38, et les recettes brutes ont été de $104,623.49, laissant un déficit de $12,027.89. En plus des dépenses, on a aussi payé la somme de $90,000 comme loyer. On trouvera dans le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, annexe VI, les détails concernant les dépenses d'exploitation, les recettes, le trafic, etc.

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUEBEC.

En vertu de la loi de 1912, chapitre 49, a été approuvée une certaine convention, en date du 5 mars 1912, faite entre le gouvernement fédéral et la province du Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec à l'effet de louer à l'Etat, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, le chemin de fer de la compagnie, lorsque la construction en sera terminée, à partir de la cité de Saint-Jean, N.-B., jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Transcontinental à ou près de la ville de Grand-Falls, N.-B.; la loi devant entrer en vigueur à sa proclamation par le Gouverneur en conseil. Il était entendu par cette convention que le chemin de fer devait être complété et équipé vers le 1er novembre 1915; de plus, que, lorsque certaines sections seraient construites et équipées, l'Etat louerait et exploiterait ces sections.

Le chemin se prolonge de Centreville à Gagetown, la distance étant de 119·87 milles. Le 1er janvier 1915, les chemins de fer du Gouvernement ont assumé la charge d'exploiter la partie de la voie qui relie Centreville à Fredericton, et le 2 mars 1915, ils ont pris à leur charge la partie de la voie qui relie Fredericton à Gagetown.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à $90,757.13, et les recettes brutes ont été de $57,742.71, laissant un déficit de $33,014.42.

On trouvera de plus amples renseignements dans le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, annexe VI.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

Ce chemin de fer fera le service de Le-Pas, Manitoba, à un point situé sur la rivière Saskatchewan où se fait un raccordement avec le chemin de fer Canadian-Northern, jusqu'à Port-Nelson, sur le côté ouest de la baie d'Hudson.

En août 1911, on a adjugé à l'entreprise la construction des 185 milles qui séparent Le-Pas du portage Thicket. Le 20 septembre 1912, il a été adjugé une entreprise pour la construction d'une autre longueur de 68 milles, du portage Thicket à Split-Lake-Junction et le 17 décembre 1912, on a adjugé une troisième entreprise pour la construction des 165 milles qui séparent Split-Lake-Junction de Port-Nelson. Le tout forme une longueur de 418 milles.

C'est au mois d'août 1914 qu'on a terminé l'installation de la voie à Port-Nelson. Du Pas à Port-Nelson, le parcours mesure aujourd'hui 424 milles. Au 31 mars 1916, c'est-à-dire vers la fin de l'exercice, on avait terminé le régalage jusqu'au 378e mille, ce qui veut dire, à 47 milles en deçà de Port-Nelson; on avait posé les rails et les fils télégraphiques jusqu'au 241e mille, c'est-à-dire jusqu'à la première traverse de la rivière Nelson, aux rapides Manitou. A cet endroit, le pont cantilever mesure 608 pieds de longueur et est pratiquement terminé. On a ouvert l'emplacement de la voie jusqu'au 395e mille.

Les travaux de construction des terminus pour le chemin de fer à Port-Nelson ont été exécutés par le ministère à l'aide d'une équipe sous la surveillance d'un ingénieur dont on trouvera le rapport avec celui de l'ingénieur en chef à l'annexe III.

La construction des ouvrages permanents en eau profonde qui relient la terre ferme avec l'eau profonde au moyen d'un système de ponts en acier, de dix-sept travées, a fait de rapides progrès.

Relativement à cette question, il est important de faire remarquer que durant la saison de navigation de 1915, des phares à signaux intermittents, visibles à une distance de huit milles, ont été installés par le ministère de la Marine et des Pêcheries à un certain nombre d'endroits sur la baie d'Hudson et dans les détroits d'Hudson, savoir: Sur la falaise de l'extrémité nord de l'île Goodwin; sur l'île Résolution (Hatton Headland); à l'extrémité est de l'île de Galles; à l'extrémité est de l'île du Lapin (à l'entrée de l'anse Ashe); à l'extrémité ouest de l'île Charles; sur l'extrémité sud de l'île Nottingham; sur l'île située dans la direction nord-ouest du groupe Digges. Tous ces endroits se trouvent dans les détroits d'Hudson. Dans la baie d'Hudson elle-même, des signaux ont été installés aux endroits suivants: Sur l'extrémité nord de l'île Mansel; sur la pointe sud-est de l'île Coast; sur l'extrémité nord du cap Tatnam;

et sur le Banc Nelson, près de Port-Nelson; ce dernier est visible à une distance de 11 milles.

Ces endroits sont reliés à Port-Nelson par des stations de télégraphie sans fil Marconi établies à cet endroit et à Le-Pas.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915, les dépenses se sont élevées à $4,889,-131.77, ce qui porte à $15,749,908.43 la dépense totale.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'une convention, datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette année-là, chapitre 71, et aux termes d'une convention modificatrice, datée du 18 février 1904, ratifiée par la loi de cette année-là, chapitre 24, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, compagnie constituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a souscrit certaines obligations au sujet de la construction et de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, entièrement sur le territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique. Le chemin de fer se compose de deux divisions, savoir, la division est, entre Moncton et Québec, de là vers l'ouest en passant par la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et à travers la province du Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la division ouest, entre Winnipeg et l'océan Pacifique. La division de l'est est en voie de construction par le gouvernement sous la direction d'une commission nommée par le Gouverneur en conseil. A son achèvement elle doit être louée, entretenue et exploitée par la compagnie, qui entreprend de construire à ses propres frais et de maintenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est doit être pour une période de 50 années, à un loyer de 3 pour 100 par année sur le coût de sa construction; les sept premières années du terme devant être exemptes de loyer; les deux divisions doivent être équipées par la compagnie, le premier équipement devant être d'au moins $20,000,000.

Pour aider la compagnie dans la construction de la division ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et des intérêts sur une émission d'obligations de titres garantis à un chiffre égal à 75 pour 100 du coût de sa construction, cette somme ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour ce qui concerne la section des Prairies, depuis Winnipeg jusqu'à la limite est des Montagnes-Rocheuses.

Cette limite a été établie sur la rive est de Wolfe-Creek, à un endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton.

Par la loi de 1905, chapitre 98, trois actes de transport hypothécaires, figurant dans la dite loi, ont été ratifiés et confirmés, à savoir, un daté du 10 juin 1905, fait entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie Royal Trust et Sa Majesté, pour assurer l'émission des obligations portant première hypothèque; le second, en date du 15 mars 1905, entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust et la compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission des obligations de seconde hypothèque; et le troisième, portant aussi la date du 15 mars 1905, entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust et la compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission d'obligations portant première hypothèque concernant l'embranchement désigné sous le nom d'"Embranchement du Lac-Supérieur".

Des paiements, à même les produits des obligations de la compagnie, pour travaux effectués, etc., sur la division ouest, sont faits de temps à autre sur certificats soumis par l'ingénieur en chef de l'Etat pour cette section, attestant que les dépenses sont approuvées.

La loi de 1909, chap. 19, autorise le prêt de $10,000,000 à la compagnie pour l'aider à terminer la section des "prairies", lequel prêt est garanti, comme garantie accessoire, sujet à toute autre obligation antérieure, par une hypothèque sur la section des "prairies" de son chemin. Ce prêt porte intérêt à 4 pour 100 par année, et est remboursable en dix ans.

Il a été dûment effectué par le ministre des Finances, et l'acte hypothécaire porte la date 22 mai 1909.

La loi de 1913, chapitre 19, autorise le prêt, à la compagnie, d'une somme ne dépassant pas $15,000,000, à intérêt de 4 pour 100, et remboursable le 1er juillet 1923. Sous l'autorité de cette loi, on a avancé $15,000,000 à la compagnie, et à titre de garantie pour ce prêt, la compagnie a transporté à l'Etat des débentures pour un montant égal, tel que prévu par la loi.

La loi de 1913, chapitre 24, autorise l'achat d'obligations de la compagnie, à 3 pour 100, jusqu'à concurrence de ce qui reste de l'émission autorisée. L'Etat a fait l'acquisition de ce solde qui s'élève à £6,800,000.

La loi de 1914, chapitre 34, autorise la garantie du principal et de l'intérêt d'une émission d'obligations à quatre pour cent que la compagnie fera afin que le reliquat des sommes requises pour compléter la "section des montagnes" soit suffisant à défrayer les dépenses n'excédant pas $16,000,000; les dites obligations seront assurées par un nouveau contrat en fidéicommis accordant les hypothèques ou changements sur les entreprises et les propriétés actuelles et futures de la compagnie; la dite garantie sera acceptées en règlement plein, final et satisfaisant de toutes réclamations de la compagnie et de l'appui dont elle pourrait avoir besoin pour la construction de la division ouest.

Conformément aux dispositions de cette loi, un acte de fiducie assurant l'émission d'obligations au montant de £3,280,000 a été mis en vigueur le 5 août 1914.

Les diverses dépenses faites par l'Etat pour la division de l'est devront être effectuées à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui devront être fournis mensuellement des états de toutes les recettes, dépenses et obligations.

La Commission devra fournir annuellement au Gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, un rapport indiquant les recettes et les dépenses de l'année, et autres renseignements sur le chemin de fer, lequel rapport sera soumis au Parlement.

Le siège de la Commission est à Ottawa.

En vertu des diverses lois et de divers décrets de l'exécutif, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de fer a été prolongé et la loi de 1914 (loi de garantie du Grand-Tronc-Pacifique), article 11, porte que "nonobstant quoi que ce soit contenu dans le dit acte de fiducie du dixième jour de juin 1905, ou dans tout acte ou arrêté du conseil jusqu'à présent rendu, la date de l'achèvement de la division de l'ouest sera le trente-unième jour de décembre mil neuf cent quinze". Par l'article 2 de cette

loi, la "Division de l'ouest" signifie cette partie s'étendant depuis la cité de Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique.

Par la loi de 1912, chap. 39, la construction de la division est, et son exploitation, jusqu'à ce qu'elle soit achevée et affermée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ont été placées sous les soins et la direction d'un commissaire (au lieu de quatre), devant être nommé par le gouvernement et rester en fonctions durant bon plaisir. Par décret de l'exécutif daté du 4 avril 1912, M. R. W. Leonard, I.C., le président de la commission alors existante, a été nommé commissaire à cette fin.

M. Leonard ayant démissionné, le ministre des Chemins de fer et Canaux fut nommé commissaire par décret de l'exécutif daté du 3 juillet 1914 et tel que l'autorise le chapitre 43 de la loi de cette année.

Le douzième rapport de la Commission, c'est-à-dire celui de l'exercice clos le 31 mars 1916, a été préparé et il sera régulièrement déposé devant le Parlement. Il a été imprimé séparément.

DIVISION DE L'EST.

(Moncton à Winnipeg.)

Le nombre total de milles depuis Moncton, N.-B., jusqu'au côté ouest de la rue Water, Winnipeg, est approximativement de 1,804.52 milles. Cela comprend, cependant, le pont de Québec qui traverse le fleuve Saint-Laurent, en cours de construction, et dont la longueur sera de 1·10 mille. Le posage des rails, entre Moncton et Winnipeg, (sauf ceux du pont de Québec) a été terminé en novembre 1913, la dernière cheville ayant été enfoncée le 17 de ce mois.

D'ici à l'achèvement du pont de Québec, les communications avec l'autre côté du fleuve se feront au moyen d'un bac passeur.

La dépense totale effectuée par la Commission au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, sur la division est, s'est élevée à $5,424,517.06 en regard de ce qu'elle a reçu pour le loyer de la ligne qui va de la jonction de Lac Supérieur à Winnipeg exploitée par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, du 1er septembre 1912 au 30 avril 1915, c'est-à-dire la somme de $1,501,333.33 et des comptes courants en faveur de cette compagnie au montant de $24,719.85, donnant $3,898,463.88 de dépenses en argent, portant à $156,701,209.65 sa dépense totale depuis la date de son organisation en septembre 1904 au 31 mars 1916; cette somme comprend $36,182.91 pour l'exploitation, en 1912-13, de la section comprise entre Moncton et Edmundston, N.-B. Le comptable en chef de la Commission a transmis des sommaires détaillés des dépenses encourues durant le dernier exercice.

Le rapport du comptable du ministère (partie I des annexes) indique que les dépenses d'exploitation sur la division de l'est pour l'exercice clos le 31 mars 1916, sont de $7.078,451.69 (y compris $3,179,987.81 pour le matériel roulant), et la dépense totale du capital jusqu'à cette date, de $159,881,197.46.

Au cours de l'exercice 1913-14, le chemin de fer Intercolonial a, dans une certaine mesure, exploité le chemin sur une distance de 285·25 milles, compris entre Moncton, N.-B., et Escourt, P.Q., point situé à 54·85 milles à l'ouest d'Edmundston, N.-B. Au cours de l'exercice 1914-15 l'Intercolonial a fait le service de la route entre Moncton et Chaudière, soit une distance de 455·15 milles.

Le 1er mai 1915, le gouvernement a pris possession du chemin de fer Transcontinental National à partir de la cité de Québec jusqu'à Winnipeg, soit une distance de 1,355·95 milles, comme faisant partie des chemins de fer du gouvernement canadien, et ce chemin de fer a été exploité comme tel le 1er juin 1915.

Le 1er juillet 1915, le réseau du Lac Supérieur, entre la Jonction du Lac Supérieur sur le chemin de fer Transcontinental National et Fort-William, Lac Supérieur, soit une distance de 192·09 milles, a été exploité par le système des chemins de fer du gouvernement canadien ayant été loué de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique par le gouvernement.

L'autorisation de louer ce réseau a été donnée au gouvernement par la loi de 1915, chapitre 18, qui stipulait que tout contrat de loyer pour plus de cinq ans, ou pour l'achat de ce réseau, devait être ratifié par le parlement.

En vertu d'un arrêté du conseil en date du 2 juin 1915, on a passé un contrat, en date du 29 juin 1915, pour le loyer de ce réseau pour une période de 999 ans à partir du 1er mai 1915, moyennant un loyer annuel de $600,000 payable semi-annuellement, le premier paiement devant être fait le 1er novembre 1915. Le contrat accordait au gouvernement le droit d'acheter le réseau pour la somme de $13,333,333.33 en aucun temps après le 31 mars 1936, après un avis d'un an; le bail devant être ratifié avant le 1er juin 1920.

Toute la ligne qui va de Moncton à Winnipeg est exploitée par le système de chemins de fer du gouvernement, la distance étant de 2,002·71 milles, y compris l'embranchement du Lac Supérieur.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à $3,860,528.75 et les recettes brutes à $3,758,387.39 laissant un déficit de $102,141.36. En plus, on a payé $300,000 de loyer pour le réseau du Lac Supérieur, et une autre somme de $250,000 a été demandée pour payer le loyer des cinq mois se terminant le 31 mars 1916, bien que ce montant ne soit payable que le 1er mai 1916.

On trouvera les détails dans les rapports de l'administrateur et du trésorier des chemins de fer du gouvernement, ci-après annexés (annexe, partie VI).

DIVISION DE L'OUEST.

La division de l'ouest s'étend de la limite ouest des têtes de ligne de Winnipeg, sur la rive est de la rivière Assiniboine, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à la ville de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique, soit une distance de 1,745 milles.

Elle est divisée en deux sections, savoir: la "section des prairies", s'étendant de Winnipeg jusqu'à la rive est du Creek-du-Loup—endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton, capitale de la province d'Alberta—soit une distance de 913 milles, et la "section des Montagnes", qui s'étend de la rive est de Creek-du-Loup jusqu'à Prince-Rupert, soit une distance de 830 milles. Les terminus se prolongent sur une distance de 3¼ milles le long du bord de l'eau dans la ville de Prince-Rupert.

Cette division est en voie de construction. C'est la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui l'a construite en vertu des conventions de garantie ci-dessus mentionnées, et l'ingénieur en chef de la division, sur le certificat duquel les paiements ont été faits à la compagnie, est M. Collingwood Schreiber, C.M.G., dont le rapport, indiquant l'état des travaux à la fin de l'exercice, le 31 mars 1916,

se trouve aux annexes du présent rapport, partie IV. D'après ce rapport, voici dans quel état se trouvent les travaux:

SECTION DES PRAIRIES.

Afin de se conformer aux exigences du contrat, il y aurait encore à compléter, à la fin de l'exercice, des travaux évalués à une somme de $2,372,500, comprenant la construction de remblais, le ballast, la construction d'une gare de voyageurs et d'une cour à Edmonton, et l'érection de structures permanentes sur les 280 premiers milles à l'ouest de Winnipeg.

A ce sujet, il faut remarquer que dans son rapport précédent celui de 1914-15, l'ingénieur en chef indique la valeur totale des travaux qui demandent à être complétés dans la section des prairies, aux termes du contrat, comme étant d'environ $950,000. Il donne ensuite les valeurs spécifiques des item et, de plus, y ajoute la somme de $1,200,000 pour l'érection en position permanente des structures temporaires à l'ouest de Winnipeg, augmentant ainsi le montant total tel que présentement indiqué.

Il fait remarquer que si les structures temporaires étaient acceptées, et si l'usage commun de la gare et de la cour à Edmonton était reconnu par une loi, le coût approximatif de l'achèvement des travaux de la section serait réduit à $737,500.

SECTION DES MONTAGNES.

Le travail qui reste à faire comprend: remplir des ponts temporaires de pilotis, ballaster en certains endroits, construire des remises additionnelles, des ateliers, compléter les postes divisionnaires, et autres accessoires aux terminus de Prince-Rupert. Le coût approximatif de l'achèvement de la section est de $3,047,770.

DÉPENSES TOTALES.

Au 31 mars 1916, le montant approuvé et vérifié des dépenses, sur la "section des Montagnes" s'élevait à $93,160,195.76, de cette somme le montant payé à la compagnie était de $70,769,300.85, y compris les intérêts, et le montant des dépenses, sur la "section des Prairies" au 31 octobre 1907, s'élevait à $15,556,482.84, duquel il faut déduire le pourcentage payable qui est de $10,335,482.92. On n'a émis aucun autre certificat pour cette section.

Toute la division entre Winnipeg et Prince-Rupert a été exploitée depuis le 6 septembre 1914.

PONT DE QUEBEC.

Le 29 août 1907, le pont "cantilever" en voie de construction à Québec par la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (commencé à l'origine avec subvention de $1,000,000 autorisée par la loi de 1899, chap. 7, et en vertu d'un accord intervenu le 12 novembre 1900) s'est subitement écroulé.

Aux termes d'un arrangement conclu avec la compagnie, en date du 19 octobre 1903, et ratifié par la loi de 1903, chap. 54, le gouvernement avait entrepris de garan-

tir le principal et l'intérêt des obligations ou autres valeurs de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200, la compagnie abandonnant ses droits sur le reliquat de la dite subvention, et la dite garantie devant être assurée par hypothèque sur les franchises, péages et biens de la compagnie. Le 1er février 1904, un acte de transport d'hypothèque était exécuté, transportant à la *Royal Trust Company* de Montréal, en fidéicommis, toutes les propriétés et franchises de cette compagnie et pourvoyant à l'émission d'obligations à cet effet.

Il était stipulé dans cet arrangement que le gouvernement aurait le droit en tout temps, à un mois d'avis, de prendre possession de l'entreprise, de l'actif, des biens et des franchises de la compagnie en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, ne dépassant pas $265,585.70, avec intérêt simple à 5 pour 100, et une prime de 10 pour 100 sur la valeur au pair des actions acquittées.

Sur la dite subvention de $1,000,000, il avait déjà été payé à la compagnie un total de $374,353.33, antérieurement à l'exécution de la convention précitée; et après cela des paiements ont été faits à même le produit des obligations, sur certificats de l'ingénieur du gouvernement justifiant des travaux faits et des matériaux délivrés.*

Après l'écroulement du pont, le droit du gouvernement d'acquérir l'entreprise de la compagnie a été exercé en vertu d'un décret du conseil du 17 août 1908. La date de la prise de possession était le 1er décembre 1908. Le total des sommes payées par le gouvernement aux divers actionnaires pour leurs actions s'est élevé à $355,279.07, et ce paiement a été effectué en novembre 1908. Le titre de cession et de transfert au gouvernement porte la date du 18 octobre 1909.

En vertu d'un décret du conseil en date du 17 août 1908, une commission de trois ingénieurs a été constituée en vue de la préparation de nouveaux plans et devis, et de la reconstruction du pont, avec autorisation de faire appel à des ingénieurs experts en qualité d'aviseurs au sujet des divergences qui pourraient surgir.

En juin 1910, les demandes formelles de soumissions furent faites par la voie des journaux. En réponse, 35 offres différentes furent soumises et dûment prises en considération par la Commission qui, finalement, après avoir pris l'avis d'ingénieurs consultants, recommanda d'accepter un plan alternatif soumis par la *St. Lawrence Bridge Co.* (à laquelle sont associées la *Dominion Bridge Co.* et la *Canadian Bridge Co.*). La Commission fut d'avis que ce projet se recommandait par certaines qualités de force, de simplicité de construction, de répartition économique de matériaux et d'apparence générale, devant produire un pont qui "pourrait soutenir très avantageusement la comparaison avec les plus beaux types de ponts à longue portée en existence". Par décret du conseil du 31 mars 1911, autorisation fut donnée de passer un contrat avec les compagnies conjointes mentionnées, et ce contrat fut exécuté le 4 avril 1911. Le prix convenu est de 9.02c. par tonne, représentant environ $8,650,000, une économie d'environ $2,600,000 ayant été réalisée par l'élimination des voies pour le trafic des véhicules projetées dans l'ancien plan. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 31 décembre 1915.

Le pont, une fois terminé, aura une longueur totale de 3,228 pieds, soit environ trois cinquième de mille. La travée centrale aura 1,800 pieds de longueur; la longueur de la partie suspendue sera de 640 pieds. Cette travée aura, sur une longueur

* L'historique de la part prise par le gouvernement à la construction de ce pont, antérieurement à son écroulement figure dans le rapport annuel du ministère de 1907-08, p. XLVII.

de 760 pieds au-dessus du chenal, une hauteur de 150 pieds entre ses parties inférieures et le niveau du fleuve, à marée haute. Les deux fermes "cantilever" auront chacune une longueur de 580 pieds. La largeur, entre les armatures, sera de 88 pieds. Le pont comprendra un chemin de fer à double voie, et deux trottoirs pour les piétons.

A la date du 10 janvier 1910, un contrat pour les assises fut passé avec MM. M. T. et J. J. Davis, dont la soumission était la plus basse des trois reçues, en réponse à des annonces publiées dans les journaux; et des arrangements supplémentaires, rendus nécessaires par des changements survenus dans le plan du caisson et dans l'emplacement de la pile d'ancrage nord, furent conclus avec eux le 23 mai 1910 et le 2 septembre 1911.

La Commission des ingénieurs chargée des travaux de reconstruction, telle que constituée à l'origine, a été modifiée à la suite des démissions, et elle se compose maintenant comme suit: Charles N. Monserrat, M. Soc. Can. I. C., président et ingénieur en chef; Ralph Modjeski, Soc. Am. I. C., et C. E. Schneider, Soc. Can. I. C. et ancien président, Soc. Am. I. C.

Le siège de la Commission est à Montréal.

Les rapports de la Commission et de l'ingénieur en chef, pour l'exercice clos le 31 mars 1916, figurent dans les annexes jointes au présent rapport, partie V.

Le rapport établit que durant l'année toute la structure a été terminée, sauf la travée suspendue qui était en construction à un endroit situé à environ trois milles en aval de la rivière.

On trouvera des plans et des photographies à la fin de ce rapport.

Les dépenses faites au cours du dernier exercice clos le 31 mars 1916, ont été de $2,746,813.70 payées à même le capital et portant le total des dépenses effectuées pour la reconstruction du pont à $10,510,906.84. En ajoutant à cette somme les dépenses au compte du revenu, savoir, pour l'exercice 1908-9, $422,867.12 (montant dans lequel est compris la somme de $355,279.07, payée pour l'acquisition des actions de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, et $31,765.44, représentant les frais de la Commission d'enquête sur les causes de l'écroulement de l'ancienne structure, et $111,-782.02 pour l'exercice 1909-10, pour la préparation des plans, etc., soit un total de $534,655.14, somme en regard de laquelle figure un crédit de $100,000 payés en 1910 au gouvernement par la *Phœnix Bridge Company,* les entrepreneurs de la première superstructure, dans le règlement définitif des réclamations faites à la suite de l'écroulement. Le total des dépenses encourues par ce ministère au 31 mars 1916, après avoir porté au crédit la somme de $91,188.10, provenant de la vente des débris et de matériaux qui n'avaient pas servi après l'écroulement du pont, est de $10,945,561.98. Cela ne comprend pas la somme de $374,353.33 montant de la subvention versée à la compagnie du Pont de Québec ainsi que susmentionnée, ni les sommes payées par le ministère des Finances (pour les obligations garanties de la compagnie, $6,424,781; à la province de Québec, $250,000; à la cité de Québec, $300,000; et $485.20, un jugement de la cour Suprême, en tout $6,975,266.20) portant les dépenses totales à $18,295,181.51.

CANAL WELLAND (HAUTE NAVIGATION).

Cette œuvre importante a pour objet l'élargissement et le creusage du canal, afin de permettre le passage de navires d'un plus fort tonnage que ceux dont on se sert aujourd'hui.

Le canal actuel est situé entre Port-Colborne, sur le lac Erié, et Port-Dalhousie, sur le lac Ontario. Sa longueur est de 26¾ milles; on remarque 25 écluses d'ascension dont les dimensions sont de 270 pieds par 45, avec une profondeur de 14 pieds d'eau au-dessus du busc.

Le canal projeté, tel que finalement tracé suit le cours du canal Welland actuel de Port-Colborne, sur le lac Erié, à Allanburg, jusqu'à mi-chemin à travers la péninsule. De ce point il faudra faire une nouvelle percée qui traversera le canal actuel juste au bas de l'écluse n° 25, le niveau des eaux des deux canaux était le même à cet endroit. c'est-à-dire 568 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le nouveau canal traversera encore le canal actuellement existant au-dessous de l'écluse n° 11, les eaux des deux canaux étant, à cet endroit, 382 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le canal projeté entre dans le lac Ontario à l'embouchure du ruisseau de Dix-Milles, environ trois milles à l'est de Port-Dalhousie. La longueur totale du canal à partir du lac à l'entrée du canal est de 25 milles, et la différence du niveau entre les deux lacs qui est de 325½ pieds sera surmontée par sept écluses d'ascension ayant chacune une chute de 46½ pieds. Ces écluses mesureront chacune 800 pieds de longueur et 80 pieds de largeur et contiendront un volume d'eau de 30 pieds de profondeur, au-dessus du busc à l'eau basse. La largeur du canal au bas sera de 200 pieds et pour le présent les biefs du canal ne seront creusés que de 25 pieds seulement, mais toutes les pièces de fondation seront enfoncés de 30 pieds, on pourra creuser le canal à aucun temps par le seul procédé du dragage des biefs.

On construira une nouvelle butée au brise-lames de l'ouest à Port-Colborne, assurant ainsi la tranquilité des eaux dans le port pendant les tempêtes.

Les jetées de l'entrée extérieure dans le lac Ontario seront situées à environ 1½ mille de la côte, là où l'eau est profonde de 30 pieds; on creusera un large chenal à partir de ces jetées et l'on élèvera, de chaque côté un remblai d'environ 500 pieds de largeur. Les murs des écluses s'élèveront de 82 pieds au-dessus du seuil des portes de ces écluses.

L'œuvre sera divisée en 9 sections. La section n° 1, qui est d'à peu près 3 milles, et se trouve à l'extrémité où le canal atteint le lac Ontario, est sous contrat de construction depuis le 1er août 1913; la section n° 2, longue d'à peu près 4 milles et un tiers, est sous contrat de construction depuis le 31 décembre 1913; la section n° 3, mesurant à peu près 2 milles, est sous contrat de construction depuis le 4 octobre 1913; la section n° 5 est sous contrat de construction depuis le 22 décembre 1913. On a jusqu'ici accompli beaucoup de travail. On en trouvera la description dans le rapport de l'ingénieur préposé à la direction des travaux, rapport contenu dans l'annexe VI ci-jointe. A la fin du rapport, on remarquera un certain nombre de photographies et de cartes.

Durant l'année 1913-14 on a dépensé la somme de $994,257.60, et durant l'exercice de 1914-15, celle de $4,074,200.69, et durant l'exercice de 1915-16, $4,892,-105.15, ce qui fait une dépense totale de $9,960,563.44; il faut ajouter à cela les dépenses antérieures d'arpentage préliminaires, de forage, etc., qui se chiffrent à $187,238.15, formant un coût total jusqu'au 31 mars 1916, de $10,147,801.59.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNES.

Les renseignements relatifs aux chemins de fer subventionnés sont fournis dans les rapports du comptable et du secrétaire légiste du ministère respectivement. On trouvera ces rapports aux annexes jointes au présent rapport, parties I et II. Celui du comptable indique tous les paiements effectués chaque année depuis l'établissement du système de subventions aux chemins de fer. Le rapport du secrétaire légiste traite de plusieurs contrats de subventions passés au cours de l'année dernière, et donne certains renseignements particuliers à chacune de ces subventions.

Le total des subventions payées à même le revenu au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916, s'est élevé à $1,400,171.42.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

La loi 3 Edouard VII, chapitre 58 (1903), modifiant et revisant la loi concernant les chemins de fer, décréta l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la création d'une commission portant le titre ci-dessus, et se composant de trois membres (portés à six par le chapitre 62 des lois de 1908) devant être nommés par le Gouverneur en conseil; cette loi entra en vigueur le 1er février 1904, par proclamation, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif, en date du 18 janvier 1904, qui nommait en même temps certaines personnes au poste de commissaires. Par la loi de 1908, chapitre 61, la juridiction de la Commission a été étendue à l'exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques, et, par la loi de 1908, chapitre 62, certains amendements furent apportés dans sa constitution et autrement. Par la loi de 1909, chapitre 31, la Commission fut autorisée à déterminer le prix maximum exigible pour l'énergie électrique développée par les pouvoirs hydrauliques et affermés de la Couronne.

Une loi de 1910, chap. 50, a modifié certaines dispositions de la loi des chemins de fer au sujet des pouvoirs de la Commission, et la loi de la même année, chap. 57, a étendu la juridiction de la Commission de façon à ce qu'elle pût fixer les tarifs de la télégraphie sans fil et des télégraphes ou câbles sous-marins. La loi de 1911, chap. 22, autorise la Commission à exiger des compagnies de chemins de fer l'établissement d'un personnel de garde-feux, a modifié les précédentes au sujet de la disposition de l'électricité développée au moyen de forces hydrauliques affermées par l'Etat, et établit, entre autres, de quelle façon la Commission devra agir pour assurer le bon fonctionnement des chemins de fer subventionnés. Le bureau de la Commission est à Ottawa, bien qu'elle soit autorisée à siéger dans toute partie du Canada. Ses décisions et ses ordonnances sont définitives, sauf appel à la cour suprême sur les questions de juridiction ou de droit, et sauf aussi l'action du Gouverneur en conseil, à sa discrétion.

La Commission est tenu de soumettre chaque année au Parlement un rapport de ses actes. Le rapport de l'exercice clos le 31 mars 1915 a été reçu et sera régulièrement communiqué au Parlement.

CANAUX.

Pour les douze mois terminés le 31 mars 1916, les canaux du Canada ont entraîné une dépense totale de $7,906,863.37, comprenant $6,142,148.96, portés au compte du capital; $397,664.95, portés au compte du revenu; $800,977.56, pour le personnel, et $566,071.90, pour les réfections, les deux dernières sommes ont été imputées sur le revenu.

Les loyers restant dus, le 1er avril 1914, s'élevaient à $152,024.29. Les loyers accrus pendant l'exercice se sont élevés à $297,015.26, soit un total de $449,039.55. Au cours de l'exercice il a été perçu sur cette somme, déduction faite des rabais, $28,928.22, un total de $267,055.95. Le reliquat le 31 mars 1916, s'élevait à £153,055.38. Il ne faut pas oublier qu'en règle générale les loyers sont payables d'avance, ce qui explique comment il se fait qu'il y ait tant de loyers dus à la fin de chaque exercice.

Le total net du revenu perçu s'est élevé à $446,722.21, le solde se composant de droits de quaiage, d'amendes, etc., et d'un total de $165,925.20, provenant de l'exploitation de l'élévateur à grains de Port-Colborne, sur le canal Welland.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada, depuis 1903-4.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les annexes, partie I, du présent rapport.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1915-16 mais on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre " Statistiques des canaux ", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1915.

Les principaux faits compilés dans cette statistique peuvent se résumer comme suit:—

Le mouvement total sur les canaux du Canada pour la saison de 1915 s'est élevé à 15,198,803 tonnes, soit une diminution de 21,824,434 tonnes, comparé à celui de la saison précédente; 250,836 passagers ont été transportés, soit une diminution de 36,490.

Les données qui suivent sur le mouvement des principaux canaux pendant la saison de navigation de 1915 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland, il est passé 3,061,012 tonneaux de fret, soit une diminution de 799,957 tonneaux; 1,306,803 se composaient de produits agricoles, et 308,660 tonneaux de produits forestiers; 480,181 tonnes de houille ont été transportées; 2,841,059 tonneaux étaient du fret direct, dont 2,155,308 tonneaux ont passé vers l'est.

Sur cette quantité de fret direct, les navires canadiens ont transporté 1,916,015 tonneaux, soit une diminution de 1,020,725 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 925,044 tonneaux, soit une augmentation de 136,685.

Le fret direct total pour l'est et l'ouest passé par ce canal, à destination des ports des Etats-Unis, a été 485,616 tonnes, soit une diminution de 23,463 tonnes sur l'année 1914.

La quantité de grain transportée à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a été 1,831,773 tonnes, soit une diminution de 6,031 tonnes comparativement à l'exercice précédent. Il n'a pas été fait de transbordement à Ogdensburg depuis 1903.

Sur les canaux du Saint-Laurent, il a été transporté 3,409,467 tonnes de marchandises, soit une diminution de 982,026 tonnes; 2,297,261 tonnes à destination de l'est et 567,801 tonnes à destination de l'ouest; 1,204,523 tonnes étaient des produits agricoles; 1,025,821 tonnes du charbon, et 601,255 tonnes de produits forestiers.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret transporté a été de 272,370 tonnes, soit une diminution de 62,762 tonnes; 155,669 étaient des produits forestiers.

Sur le canal Chambly, on a transporté 478,707 tonnes, soit une augmentation de 41,802 tonnes; 280,117 tonnes étaient des produits forestiers, et 113,988 du charbon.

Sur le canal Rideau, 120,781 tonnes, soit une diminution de 30,958. De ce total il y avait 10,211 tonnes de produits forestiers et 7,514 tonnes de charbon.

Sur le canal St-Pierre, la quantité transportée a été de 2,895 tonnes, soit une diminution de 51,285, le tout comprenant 2,003 tonnes de charbon. Le canal a été fermé au trafic public pendant la saison de 1915, pour la reconstruction de l'écluse.

Sur le canal Murray, 30,728 tonnes, soit une diminution de 53,179 tonnes.

Sur le canal de Trent, il est passé 44,904 tonnes, soit une diminution de 17,811 tonnes; de ce total 44,575 tonnes étaient des produits forestiers.

A l'écluse St-André, sur la rivière Rouge, Manitoba, le volume des opérations a été de 21,982 tonnes*.

Sur la canal du Sault-Sainte-Marie, le mouvement total du fret a été de 7,750,957 tonneaux, soit une diminution de 19,848,227 tonneaux, transportés sur 4,374 navires, et le nombre des éclusages a été de 3,496. Il a été transporté 63,428,467 boisseaux de blé et 24,911,588 boisseaux d'autres grains; 2,754,040 barils de farine, 4,046,705 tonnes de minerai de fer, 480,181 tonnes de charbon et 27,621,000 pieds de bois, mesure de planche.

Le rapport de l'ingénieur en chef du ministère et les rapports des fonctionnaires placés sous sa direction immédiate, lesquels rapports se trouvent dans la partie III des annexes, fournissent des renseignements explicites au sujet des différents travaux qui lui sont confiés, et dont les principaux sont le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, le canal de Trent, le nouveau canal de Welland, ainsi que les têtes de lignes du chemin de fer Intercolonial près de Halifax.

---

* Cet ouvrage consistant en une écluse et un barrage sur la Rivière-Rouge, à environ 15 milles au nord de Winnipeg, a été construit et est tenu en service par le ministère des Travaux publics. Cette écluse procure une communication entre Winnipeg et le lac Winnipeg, et elle n'est ici mentionnée que pour des fins de statistique.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

Le relevé des déclarations assermentées des compagnies de chemin de fer, relatif à leurs opérations durant les douze mois expirés le 30 juin 1916, est préparé par le directeur des statistiques des ministères et publié comme rapport distinct.

STATISTIQUES DES CANAUX.

Les statistiques du trafic effectué par les canaux de l'Etat, durant la saison de navigation de 1915, sont compilés sous la direction du même fonctionnaire, et elles sont aussi publiées sous forme de rapport distinct.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre.

ANNEXES

PREMIÈRE PARTIE

RELEVÉS DU COMPTABLE

INDIQUANT

Les Frais des Chemins de Fer et Canaux

ET LES

RECETTES PENDANT L'EXERCICE DE 1915-16

ET LES ANNÉES PRÉCÉDENTES

TABLE DES MATIÈRES.

Rapports du comptable indiquant les déboursés et les revenus du ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMINS DE FER.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL des dépenses et des recettes pour l'exercice se terminant le 31 mars 1916, ainsi que pour les années précédentes.

Dépenses totales pour l'année	$53,256,669 60	
Chemins de fer, y compris le pont de Québec		$43,627,328 93
Canaux		7,906,863 37
Subventions aux chemins de fer		1,400,171 42
Dépenses générales		322,305 88
Total		$53,256,669 60
Recettes perçues	$18,874,630 86	
Chemins de fer		$18,427,908 65
Canaux		446,722 21
Total		$18,874,630 86

Toutes les dépenses faites avant et depuis la confédération jusqu'au 31 mars 1916, sont pour les chemins de fer: $693,102,927.90; pour les canaux: $158,112,633.71, et les dépenses générales réunies, pour les chemins de fer et canaux, $1,115,289.17, formant une dépense totale de $852,370,850.78.

Le total des dépenses imputable sur le capital pour les chemins de fer, y compris le pont de Québec, est de $377,146,699.09.

Le total des dépenses imputable sur le capital pour les canaux, est de $118,614,-725.75.

Les dépenses réunies imputables sur les recettes pour les chemins de fer et canaux, la somme de $74,157,831.59 pour subventions aux chemins de fer comprise, forment un total de $80,554,292.69, et les dépenses imputables sur le revenu de $268,352,006.15.

Le grand total des recetes est de $241,116,507.57, dont $224,912,659.39 pour les chemins de fer, et $16,203,848.18 pour les canaux.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DÉPENSES.

ETAT général des dépenses du ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1916.

——	$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES—d'après les relevés aux pages 10 et 11	....	53,256,669 60
Dépenses imputables aux chemins de fer	40,562,635 41	
" " " " en général	317,879 82	
" " au pont de Québec	2,746,813 70	
" " pour subventions aux chemins de fer	1,400,171 42	
Dépenses totales pour chemins de fer	....	45,027,500 35
Dépenses imputables aux canaux	7,717,421 04	
" " " en général	189,442 33	
Dépenses totales pour canaux	....	7,906 863 37
Dépenses générales	322,305 88	322,305 88
Dépenses totales	....	53,256,669 60
CLASSIFICATION DES DÉPENSES GÉNÉRALES.		
Compte du capital	30,044,217 85	
Compte des recettes	20,775,829 68	
Compte du revenu	1,036,450 65	
Fonds consolidés (subventions aux chemins de fer), recettes	1,400,171 42	
Dépenses totales durant l'exercice	....	53,256,669 60
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN DÉTAIL.		
Chemins de fer—		
Dépenses au compte du capital—chemins de fer	21,155,255 19	
" " " en général	....	21,155,255 19
Dépenses au compte des recettes—chemins de fer	19,407,380 22	
" " " en général	1,400 00	19,408,780 22
" " du revenu—chemins de fer en général	316,479 82	316,479 82
Pont de Québec—		
Dépenses au compte du capital—pont de Québec	2,746,813 70	2,746,813 70
Subventions aux chemins de fer.		
Revenu consolidé—subventions aux chemins de fer	1,400,171 42	1,400,171 42
Dépenses totales pour chemins de fer $45,027,500.35.		
Cananx—		
Dépenses au compte du capital—canaux	6,142,148 96	
" " " canaux en général	....	6,142,148 96
" " du revenu, canaux	348,174 41	
" " canaux en général	49,490 54	397,664 95
" " des recettes, personnel des canaux	697,532 44	
" " " " " en général	103,445 12	
" " " réparations aux canaux	529,565 23	
" " " " " en général	36,506 67	1,367,049 46
Dépenses totales pour canaux ...., $7,906,863.37.		
Dépenses générales—compte du revenu	322,305 88	322,305 88
Dépenses totales	....	53,256,669 60

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

RECETTES.

ETAT général des recettes perçues par le ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1916.

—		$ c.	$ c.
TOTAL DES RECETTES PERÇUES DURANT L'EXERCICE		....	18,874,630 86
Recettes des chemins de fer		18,427,908 65	
" canaux		446,722 21	
Total des recettes		....	18,874,630 86
ETAT DÉTAILLÉ DES RECETTES PERÇUES—			
Chemins de fer—			
Chemins de fer Intercolonial		14,068,791 41	
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick		104,623 49	
Chemin de fer Transcontinental National		3,758,387 39	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard		50,414 34	
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard		390,926 82	
Chemin de fer Saint-Jean et Québec	57,742 71		
Moins le surplus des recettes en 1914-1915, lequel aurait dû être porté au compte courant	2,977 51		
		54,765 20	
Recettes totales des chemins de fer		....	18,427,908 6
Canaux—			
Canal Welland		79,776 79	
" Elévateur de Port-Colborne		165,925 20	
Canal Welland, (haute navigation)		100 00	
Canal Lachine		143,929 22	
Canal Beauharnois		15,040 15	
Canal Cornwall		4,993 10	
Canal de Williamsburg		1,885 00	
Canal Soulanges		3,597 00	
Canal Chambly		979 00	
Canal de Carillon et Grenville		2,386 75	
Canal Rideau		9,124 43	
Canal de Trent		17,830 33	
Canal Saint-Pierre		2 00	
Canal du Sault Ste-Marie		493 00	
Canal Murray		215 00	
Canal et écluse Ste-Anne		444 24	
Canal de la chute des Chats		1 00	
			446,722 21
Total des recettes perçues		....	$ 18,874,630 86

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT des dépenses sur les canaux pour l'exercice se terminant le 31 mars 1915.

Désignation des travaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu.		Dépenses totales de l'année.
			Personnel.	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Carillon et Grenville			26,503 86	14,333 45	40,837 31
Chambly		8,499 68	34,968 33	37,179 03	80,647 04
Cornwall		4,809 26	84,618 78	41,103 58	130,531 62
Lachine	131,361 64		109,033 88	98,759 83	339,155 35
Murray			5,681 32	4,082 10	9,763 42
Rideau	615 00	49,979 07	61,068 44	84,808 40	196,470 91
Sault Ste-Marie			27,119 36	26,771 65	53,891 01
Soulanges	33,759 79	11,193 73	40,882 59	33,721 29	119,557 40
Ecluse Ste-Anne			3,872 12	4,498 66	8,370 78
Ecluse St-Ours			4,204 70	4,497 73	8,702 43
St-Pierre		207,807 99	1,460 78	22 51	209,291 28
Trent	1,013,559 84	29,959 19	50,836 68	44,457 82	1,138,813 53
Welland	70,747 54	35,925 49	213,443 22	108,166 26	428,282 51
Welland (haute navigation)	4,892,105 15				4,892,105 15
Williamsburg			33,838 38	27,162 92	61,001 30
	6,142,148 96	348,174 41	697,532 44	529,565 23	7,717,421 04
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.					
Dragueurs—Lachine				9,322 32	9,322 32
" —Rideau				25,532 40	25,532 40
Divers			3,277 45		3,277 45
Employés à la statistique			34,943 55		34,943 55
Travail le dimanche			41,991 45		41,991 45
Relevés hydrauliques et inspections		21,190 39			21,190 39
Canaux, Québec—					
Dragages		1,530 24			1,530 24
Mur de revêtement du côté nord du lac St-François		793 42			793 42
Entretien			20,232 67		20,232 67
Jetée de la Baie de la Faim				1,651 95	1,651 95
Divers—					
Allocations de commisération en faveur de familles d'employés défunts			3,000 00		3,000 00
		49,490 54	103,445 12	36,506 67	189,442 33
Total	6,142,148 96	397,664 95	800,977 56	566,071 90	7,906,863 37

Total sur canaux—$7,906,863.37.

ETAT des dépenses sur les chemins de fer pour l'exercice se terminant le 31 mars 1916.

Travaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Travaux.	Total.
CHEMINS DE FER.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie d'Hudson	4,889,131 77			4,889,131 77
Intercolonial	7,635,050 25		12,551,495 84	
" changements et améliorations			1,515,895 57	21,702,441 66
International du Nouveau-Brunswick	2,637 47		116,651 38	119,288 85
" " (statutaire)			90,000 00	90,000 00
Transcontinental National	3,898,463 88		4,110,528 75	8,008,992 63
" " (statutaire)			300,000 00	300,000 00
" " (matériel roulant, statutaire)	3,179,987 81			3,179,987 81
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Pr.-Edouard	24,999 97		87,030 93	112,030 90
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Pr.-Edouard, selon loi pour amender la loi des chemins de fer, et pour autoriser l'achat de certains chemins de fer, Sec. N° 4	174,511 31			174,511 31
Ile-du-Prince-Edouard	1,350,472 73		545,020 62	1,895,493 35
St-Jean et Québec			90,757 13	90,757 13
Total	21,155,255 19		19,407,380 22	40,562,635 41
Pont de Québec	2,746,813 70			2,746,813 70
Subventions aux chemins de fer		1,400,171 42		1,400,171 42
EN GÉNÉRAL SUR CHEMINS DE FER.				
Commission des chemins de fer, entretien de		161,757 29		161,757 29
" " " (statutaire)		49,500 00		49,500 00
" " " cas		1,500 00		1,500 00
Relevés hydrauliques et inspections		36,873 46		36,873 46
Fonds pour croisements de voie		47,079 99		47,079 99
Maintien, réparations et changements au wagon du gouverneur général		11,500 00		11,500 00
Pour défrayer les dépenses relatives à la consolidation de la loi des chemins de fer		1,171 75		1,171 75
Contribution à l'Université McGill		2,500 00		2,500 00
Contribution à l'Ecole polytechnique de Montréal		2,500 00		2,500 00
Honoraires du directeur pour le gouvernement de la Cie Grand-Tronc Pacifique		2,000 00		2,000 00
Congrès International de Bruxelles		97 33		97 33
Allocations aux familles d'employés défunts			1,400 00	1,400 00
Total		316,479 82	1,400 00	317,879 82
Grands totaux	23,902,068 89	1,716,651 24	19,408,780 22	45,027,500 35
DIVERS.				
Appropriation de guerre		313,740 73		313,740 73
Coût de litiges		4,525 65		4,525 65
Loi des gratifications du Service Civil, 1908		4,039 50		4,039 50
Total		322,305 88		322,305 88
Grand total des Chemins de fer et Canaux y compris les dépenses diverses	30,044,217 85	2,436,622 07	20,775,829 68	53,256,669 60

Total des dépenses, $53,256,669.60.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1916.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

—	Année terminée.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération	1871	....	17,929 34
" " "	1872	....	6,399 41
" " "	1873	....	14,943 83
" " "	1874	....	4,018 90
" " "	1875	....	443 00
" " "	1876	....	110 75
" " "	1877	....	22 30
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	520 00
Total		....	44,387 53

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS. †

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération	....	1,611,424 11	....	....	....
" " " ..	1868	....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " " ..	1869	....	55 00	9,626 99	6,498 57
" " " ..	1870	....	27 50	10,117 57	6,384 81
" " " ..	1871	....	....	12,316 53	5,722 36
" " " ..	1872	....	27 50	11,792 46	15,733 38
" " " ..	1873	....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " " ..	1874	....	26 00	15,392 51	10,990 56
" " " ..	1875	....	36 00	14,399 32	12,253 01
" " " ..	1876	....	....	14,465 86	17,170 83
" " " ..	1877	....	....	14,377 63	15,207 36
" " " ..	1878	....	....	14,383 37	9,861 05
" " " ..	1879	....	....	15,015 86	10,370 71
" " " ..	1880	266 15	....	15,362 61	8,997 34
" " " ..	1881	....	....	17,659 93	10,770 67
" " " ..	1882	....	....	18,804 53	20,813 86
" " " ..	1883	....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " " ..	1884	....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " " ..	1885	....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " " ..	1886	....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " " ..	1887	....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " " ..	1888	....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " " ..	1889	....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
" " " ..	1890	....	....	19,847 42	14,999 20
" " " ..	1891	....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " " ..	1892	....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
" " " ..	1893	....	....	20,348 34	14,107 11
" " " ..	1894	....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " " ..	1895	....	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " " ..	1896	....	....	20,725 47	15,050 85
" " " ..	1897	....	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " " ..	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " " ..	1899	....	1,000 00	20,613 32	13,463 01
" " " ..	1900	....	4,959 22	20,147 59	14,505 30
" " " ..	1901	....	483 40	20,118 42	14,199 12
" " " ..	1902	....	....	16,682 52	6,532 33
" " " ..	1903	....	....	8,218 14	10,063 38
" " " ..	1904	....	....	9,236 27	11,936 37
" " " ..	1905	....	14,949 83	9,086 68	10,499 99
" " " .	1906	....	2,531 24	9,291 91	18,640 71
" " " ..	1907	....	598 64	7,552 02	11,711 09
" " " ..	1908	....	2,260 81	7,032 31	13,019 76
" " " ..	1909	....	21,758 84	....	†
" " " ..	1910	....	24,319 49	....	†
Total....................	...	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23

†Aucuns déboursés depuis 1910.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial		*			
Frais du gouvernement avant la confédération		63,053 64			
" 1868 à 1879 compris		1,721,338 16	50,155 93	112,345 38	126,775 54
" depuis	1880	281,514 27		11,959 14	7,625 54
" "	1881	336,707 53		13,059 18	8,076 91
" "	1882	433,084 39		14,387 49	7,582 68
" "	1883	433,575 10		17,479 58	8,310 02
" "	1884	399,267 16		17,393 91	7,918 42
" "	1885	157,187 72		19,702 30	10,429 26
" "	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" "	1887	20,747 11		20,011 36	19,554 41
" "	1888	38,996 29		21,531 12	10,036 62
" "	1889	298 17		22,098 88	10,135 66
" "	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" "	1891		4,395 25	21,230 22	10,796 68
" "	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
" "	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" "	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" "	1895		5,963 76	15,453 21	12,303 25
" "	1896	3,850 31		13,995 69	12,161 10
" "	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" "	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" "	1899	39,999 37		11,919 27	11,478 88
" "	1900	22,802 27	4,476 50	13,657 06	14,666 71
" "	1901	4,930 65	9,331 95	13,342 22	13,416 00
" "	1902		16,998 69	13,725 99	19,366 30
" "	1903		15,992 52	14,348 17	17,766 28
" "	1904		9,150 07	16,224 94	17,262 29
" "	1905		8,715 46	15,858 19	19,977 19
" "	1906		24,179 33	18,232 71	10,924 72
" "	1907		9,393 38	16,749 03	7,036 40
" "	1908		1,387 35	23,019 45	9,775 35
" "	1909		68,597 35	23,085 54	10,758 01
" "	1910		10,410 09	23,512 72	11,925 28
" "	1911		9,051 98	23,608 04	11,303 46
" "	1912			25,495 59	11,531 20
" "	1913		774 60	25,730 35	16,299 00
" "	1914		10,464 53	26,452 76	12,199 42
" "	1915			26,025 79	17,292 32
" "	1916			26,503 86	14,333 45
Total		†4,182,092 96	351,431 74	788,478 60	560,414 40

* Ces frais n'ont pas été donnés—les renseignements y relatifs étaient conservés au bureau de l'Artillerie à Montréal et ont été détruits par le feu en 1852.

† Compris dans le total des frais des ouvrages de la rivière Ottawa, *voir* page 22. Coût de l'agrandissement, $4,119,039.32.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération	......	634,711 76	....	....	....
" " 1868 à 1879 compris...	....	2,495 00	8,315 25	122,386 28	170,152 70
" " depuis ..	1880	....	....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	....	....	13,950 47	20,705 17
" " " ..	1882	....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " ..	1884	....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " " ..	1890	....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " ..	1892	....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " " ..	1893	....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " ..	1894	....	8,657 78	19,040 93	11,779 12
" " " ..	1895	....	6,147 63	19,325 49	11,920 74
" " " ..	1896	....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " ..	1898	**150.00*	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
" " " ..	1900	....	5,448 88	18,397 58	13,995 00
" " " ..	1901	....	1,195 00	18,529 48	17,572 35
" " " ..	1902	....	19,132 80	18,832 25	17,313 02
" " " ..	1903	....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
" " " ..	1904	....	26,701 59	21,544 69	25,656 00
" " " ..	1905	....	33,066 50	26,970 79	19,896 57
" " " ..	1906	....	26,192 72	26,039 53	25,173 48
" " " ..	1907	....	29,953 80	19,916 33	22,508 88
" " " ..	1908	157 90	34,264 31	28,375 21	30,627 72
" " " ..	1909	13,907 02	35,784 54	28,440 40	24,389 29
" " " ..	1910	30,479 41	8,207 00	29,198 76	22,825 53
" " " ..	1911	20,000 04	8,717 20	30,548 74	23,950 19
" " " ..	1912	15,469 20	26,838 40	34,796 66	29,508 01
" " " ..	1913	12,529 07	3,486 97	34,323 21	44,748 39
" " " ..	1914	2,697 03	10,314 09	34,155 28	39,712 20
" " " ..	1915	....	13,662 63	35,306 82	42,837 76
" " " ..	1916	....	8,499 68	34,968 33	37,179 03
Total	......	†731,696 52	759,574 15	946,844 80	907,558 79

* Moins le produit de vente d'une pièce de terre en 1898.
† Canal Chambly et rivière Richelieu—

Canal Chambly, tel que ci-dessus..............................	$ 731,696 52
Moins les dépenses du gouvernement avant la confédération, *voir* Comptes publics, 1868, partie I, page 9..................	634,711 76
Dépensé par le gouvernement avant la confédération..........	$ 96,984 76
Déposé à titre d'actif aux Comptes publics, 1868................	433,807 83
Conforme au bilan des Comptes publics, 1916	$ 530,792 59

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

—	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.	......	1,933,152 69		....	....	....
Dépensé par le gouvernement de 1868 à 1875 inclusivement.	......	12,472 04	....	31,585 51	94,202 59	59,009 74
Coût de la construct. primitive.	......	....	1,945,624 73			
Dépenses de 1868 à 1879 inclusivement.						
Dépenses depuis ..	......	337,318 87		....	54,339 77	22,782 57
" " ..	1880	109,454 95		....	14,440 33	9,735 76
" " ..	1881	53,948 14		....	15,173 60	5,524 10
" " ..	1882	44,587 61		....	15,052 20	6,634 62
" " ..	1883	21,728 93		....	18,283 67	8,361 71
" " ..	1884	23,018 13		....	18,475 48	9,007 73
" " ..	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" " ..	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" " ..	1887	46,966 43		....	17,520 54	12,100 29
" " ..	1888	67,945 74		....	16,938 54	13,942 64
" " ..	1889	163,993 85		....	17,890 55	58,205 26
" " ..	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" " ..	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" " ..	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" " ..	1893	352,536 13		....	15,173 01	9,668 14
" " ..	1894	404,990 22		....	15,344 02	7,733 54
" " ..	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" " ..	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" " ..	1897	438,487 51		....	15,540 43	16,438 32
" " ..	1898	133,208 96		....	15,011 50	15,431 02
" " ..	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
" " ..	1900	169,889 51		18,547 50	18,798 10	13,998 29
" " ..	1901	62,032 47		....	17,104 13	13,166 89
" " ..	1902	90,535 18		....	17,896 58	15,045 95
" " ..	1903	77,833 81		....	70,129 29	19,205 66
" " ..	1904	113,795 16		1,730 16	45,792 64	20,932 55
" " ..	1905	104,093 45		8,324 83	71,073 68	28,100 67
" " ..	1906	37,879 09		20,063 79	71,246 77	31,893 13
" " ..	1907	5,218 03		4,191 61	52,050 56	24,489 18
" " ..	1908	9,897 90		11,270 83	73,651 90	35,708 68
" " ..	1909	495 00		151,628 65	75,581 54	42,978 72
" " ..	1910	89 54		35,549 06	76,519 49	51,330 83
" " ..	1911	....		76,719 09	78,583 80	45,362 81
" " ..	1912	8,037 07		60,352 90	83,784 79	59,338 24
" " ..	1913	....	....	29,753 37	79,897 25	56,423 40
" " ..	1914	3,500 00	....	45,537 81	83,018 63	53,039 73
	1915	———		23,275 15	83,540 13	39,809 58
Coût de l'agrandissement......	...	....	5,300,679 48	....	....	....
Total	......	....	7,242.804 21	563,953 80	1,386,123 83	875,181 11

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement de 1873 à 1879 inclusiv.	......	223,211 32	39,224 52	....	....
" " depuis ..	1880	16,688 20	....	202 50	259 31
" " " ..	1881	4,721 62	....	962 85	....
" " " ..	1882	29,567 15	....	790 00	162 33
" " " ..	1883	14,249 60	....	695 00	288 99
" " " ..	1884	8,151 16	....	733 50	....
" " " ..	1885	19,071 76	....	730 00	572 75
" " " ..	1886	26,385 27	....	730 00	2,396 14
" " " ..	1887	7,760 88	....	730 00	967 33
" " " ..	1888	7,573 99	....	739 50	730 60
" " " ..	1889	17,112 01	....	1,050 00	116 53
" " " ..	1890	2,818 35	....	747 83	....
" " " ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " " ..	1892	....	1,546 25	736 00	....
" " " ..	1893	....	1,420 65	749 00	13 55
" " " ..	1894	....	2,540 14	730 00	494 43
" " " ..	1895	....	1,475 26	436 05	434 28
" " " ..	1896	....	....	....	....
" " " ..	1897	....	....	....	....
" " " ..	1898	....	....	....	100 00
" " " ..	1899	....	....	....	....
" " " ..	1900	3,085 00	....	....	....
" " " ..	1901	197 00	....	....	....
" " " ..	1902	....	1,135 00	....	....
" " " ..	1903	....	....	....	....
" " " ..	1904	....	2,204 50	....	....
" " " ..	1905	....	2,255 00	....	....
Moins chèques non réclamés................	1913	385 00	....	....	....
Total....................	.....	*382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15

* Compris dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 22. † Aucuns déboursés de 1905 à 1913.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

—	Exercice terminé.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial..........	....	40,000 00		....	....	....
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.....	.....	2,547,532 85		....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération......	1868	....		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" "	1869	2,000 00		....	14,209 02	12,085 84
Coût de la construct. première et agrandiss. de 1845 à 1869	.....	....	2,589,532 85			
Frais de gouvernement de 1870 à 1879 inclusivement......	......	4,610,389 35		47,389 61	275,742 45	202,892 10
Dépensé par le gouvern. depuis	1880	369,566 74		....	38,950 90	10,223 62
" " " ..	1881	292,165 51		....	39,027 99	19,888 33
" " " ..	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" " " ..	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" " " ..	1884	188,266 18		....	48,624 51	19,683 24
" " " ..	1885	111,215 23		....	49,004 85	20,199 78
" " " ..	1886	210,509 42		....	50,969 10	19,199 18
" " " .	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" " " ..	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" " " ..	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" " " ..	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" " " ..	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" " " ..	1892	87,852 35		27,480 80	52,729 37	67,499 62
" " " ..	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" " " ..	1894	64,345 14		17,152 48	60,174 03	40,939 70
" " " ..	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" " " ..	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" " " ..	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" " " ..	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" " " ..	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
" " " ..	1900	125,009 41		12,210 88	56,791 45	31,988 81
" " " ..	1901	97,305 52		12,072 87	58,364 29	50,005 48
" " " ..	1902	113,328 26		36,249 02	59,435 33	45,853 97
" " " ..	1903	58,426 92		109,893 43	69,762 03	53,054 20
" " " ..	1904	181,487 06		162,705 14	77,233 17	50,660 92
" " " ..	1905	112,460 47		144,996 37	86,209 93	65,202 42
" " " ..	1906	103,798 28		133,518 77	84,708 78	60,064 84
" " " ..	1907	18,840 85		65,872 25	53,308 14	47,465 20
" " " ..	1908	203,307 25		92,362 48	74,222 78	70,427 37
" " " ..	1909	359,041 77		143,526 35	72,049 32	82,081 39
" " " ..	1910	215,611 98		70,000 20	77,701 55	75,247 71
" " " ..	1911	253,098 27		73,260 66	72,285 01	91,941 84
" " " ..	1912	312,868 94		56,174 60	87,989 26	111,254 82
" " " ..	1913	463,291 97		....	89,509 15	91,689 64
" " " ..	1914	358,443 93	....	29,962 15	97,547 54	110,123 84
" " " ..	1915	213,835 06		22,915 14	104,535 61	95,618 99
" " " ..	1916	131,361 64		....	109,033 88	98,759 83
Coût de l'agrandissement......	......	....	11,387,717 10	....	....	....
Total........ ..	....	....	14,108,611 59	1,420,902 70	2,662,536 68	2,012,065 75

Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus..........		$14,108,611 59
Moins frais portés au compte du fleuve St-Laurent et canaux......	$ 2,950,104 15	
Moins frais du gouvernement impérial..........	40,000 00	
		2,990,104 15
Conforme au bilan des Comptes publics, 1916..........		$11,118,507 44

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite*.

LAC SAINT-FRANÇOIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1898	3,420 00	....
" " "	1899	23,110 00	2,495 47
" " "	1900	15,431 35	12,288 39
" " "	1901	15,000 00	8,060 30
" " "	1902	13,945 25	....
" " "	1903	5,000 00	....
" " "	1904	....	2,199 52
" " "	1905	†	....
Total	....	75,906 71	25,043 68

†Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1895	4,758 14	....
" " "	1896	49,909 31	....
" " "	1897	73,300 41	....
" " "	1898	64,495 83	....
" " "	1899	57,607 79	....
" " "	1900	11,765 70	....
" " "	1901	12,918 31	....
" " "	1902	6,000 00	....
" " "	1903	9,508 72	....
" " "	1904	7,916 90	....
" " "	1905	†	....
Total	......	298,176 11	....

† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération	....	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	400 00	....	....
" " " ..	1882	7,135 63	....	....	....
" " " ..	1883	84,071 68	....	....	....
" " " ..	1884	118,187 43	....	....	....
" " " ..	1885	148,902 66	....	....	....
" " " ..	1886	179,704 52	....	....	....
" " " ..	1887	142,563 66	....	....	....
" " " ..	1888	146,754 37	....	....	....
" " " ..	1889	215,326 46	....	....	....
" " " ..	1890	106,760 35	....	494 31	....
" " " ..	1891	61,260 49	....	5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22	....	5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79	....	5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894	....	....	5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895	....	....	5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896	....	....	5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897	....	....	5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898	....	....	5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899	....	....	5,073 70	3,533 68
" " " ..	1900	....	....	5,613 83	2,777 60
" " " ..	1901	....	....	5,175 74	1,138 15
" " " ..	1902	....	....	5,254 51	6,377 19
" " " ..	1903	500 00	....	5,757 00	4,627 70
" " " ..	1904	750 00	2,521 13	5,291 43	6,075 94
" " " ..	1905	100 00	740 45	5,346 62	4,452 68
" " " ..	1906	....	293 75	5,183 61	2,840 91
" " " ..	1907	....	10,423 00	2,788 14	1,710 55
" " " ..	1908	....	37,334 70	4,244 42	2,953 23
" " " ..	1909	126 45	20,250 61	4,720 09	3,374 82
" " " ..	1910	....	....	4,378 74	2,674 57
" " " ..	1911	....	....	3,942 94	2,075 26
" " " ..	1912	....	14,390 45	4,213 21	3,344 46
" " " ..	1913	....	11,254 14	5,512 70	2,955 94
" " " ..	1914	....	3,814 88	5,669 45	4,220 02
" " " ..	1915	....	....	5,443 70	4,480 59
Total..............	....	*1,248,946 71	101,423 11	128,302 67	93,079 34

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

	$ c.	$ c.
Ecluse Sainte-Anne, page 26		1,170,215 63
Canal de Grenville et Carillon, page 14		4,182,092 96
Canal de la Culbute, page 17		382,391 46
Canal Rideau, page 23		172,236 90
Total des travaux de la rivière Ottawa (capital)		5,907,936 95
Plus dépenses sur glissoirs et estacades avant la confédération	719,247 13	
" " " depuis "	7,243 60	
" canaux des Chats avant la confédération	482,950 81	
" en 1881, imputés à Divers, *voir* page 229, partie ii, Comptes publics	1,136 84	
Ajoutez montant transféré, *voir* p. xxxvi, des Comptes publics, bilan de 1881	233.555 85	1.144,134 23
		7,352,071 18
Moins dépensé avant la confédération, transféré au compte du revenu		
" " en 1872, sur le canal de Carillon et Grenville tel que démontré	320,618 18	
dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers.	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, Comptes publics, 1916, moins chèques impayés		6,865,580 62

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial....................	...	3,911,701 47	....	....	....
Frais du gouv. antérieurement à la confédérat.	.....	153,062 60	....	....	....
" " de 1868 à 1879 inclusiv.	.....	19,559 30	47,875 89	283,919 10	196,738 05
" " depuis...........	1880	....	....	26,463 88	11,434 05
" " "	1881	....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " "	1882	....	....	26,915 29	13,860 28
" " "	1883	....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " "	1884	....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " "	1885	....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " "	1886	....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " "	1887	....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " "	1888	....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " "	1889	....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " "	1890	....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " "	1891	....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " "	1892	....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " "	1893	....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " "	1894	....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " "	1895	....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " "	1896	....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " "	1897	....	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " "	1898	....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " "	1899	....	700 29	30,751 20	28,199 49
" " "	1900	....	11,780 41	30,623 27	30,237 09
" " "	1901	....	....	31,334 40	33,791 17
" " "	1902	....	8,894 40	32,193 66	33,959 86
" " "	1903	....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
" " "	1904	....	13,525 04	39,127 96	38,496 78
" " "	1905	1,565 84	14,513 35	40,838 81	49,790 55
" " "	1906	....	5,272 90	41,819 77	54,495 63
" " "	1907	....	14,322 03	30,667 34	44,627 82
" " "	1908	....	42,903 03	44,875 16	55,090 45
" " "	1909	....	19,989 52	44,911 60	53,880 51
" " "	1910	....	9,225 73	48,324 13	95,188 97
" " "	1911	....	6,188 71	47,165 63	79,352 59
" " "	1912	....	4,358 40	54,156 89	85,912 96
" " "	1913	41,565 00	21,992 94	56,863 98	91,984 66
" " "	1914	40,000 00	27,094 80	60,471 38	102,092 68
....	1915	....	80,238 38	63,319 23	105,386 73
....	1916	615 00	49,979 07	61,068 44	84,808,40
Total........................	...	*4,168,069 21	646,832 76	1,665,890 89	1,696,166 44

Dépense indiquée plus haut....................................	$ 4,167,454 21
Moins somme dépensée par le gouvernement impérial.........................	3,911,701 47
	255,752 74
Moins les frais en 1905-1913-1914—Ontario, (*voir* Canal Tay.)................	83,130 84
Somme comprise dans les travaux de la rivière Ottawa. *Voir* page 22	172,621 90

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Frais du gouv. de 1868 à 1887 inclusivement..	...	... .	....	....	....
" " " depuis.........	1888	8,145 06	949 35	....	....
" " "	1889	34,018 95	....	....	....
" " "	1890	176,568 55	....	....	....
" " "	1891	325,336 33	....	....	....
" " "	1892	341,474 31	....	....	....
" " "	1893	589,801 25	....	....	....
" " "	1894	1,316,529 29	....	....	....
" " "	1895	466,151 50	....	3,432 73	....
" " "	1896	189,986 59	....	16,074 70	2,650 17
" " "	1897	209,561 82	....	15,381 59	7,671 79
" " "	1898	21,004 56	....	14,389 92	8,172 09
" " "	1899	63,935 48	....	13,840 24	6,564 40
" " "	1900	27,157 98	....	13,901 40	13,219 87
" " "	1901	323,353 93	48 39	13,730 93	10,289 18
" " "	1902	122,505 73	....	15,920 80	14,839 71
" " "	1903	65,933 43	....	16,077 22	10,855 70
" " "	1904	32,029 54	....	14,653 35	9,491 44
" " "	1905	110,181 69	....	15,681 55	14,776 33
" " "	1906	120,000 00	....	15,878 11	20,086 15
" " "	1907	95,504 63	....	12,290 94	11,520 53
" " "	1908	140,433 22	....	20,345 38	23,206 00
" " "	1909	42,109 63	11,453 28	15,231 79	16,462 29
" " "	1910	46,809 13	147,147 52	18.976 64	20,300 77
" " "	1911	54,797 37	77,066 45	24,951 49	19,955 74
" " "	1912	18,227 10	29,706 21	27,054 50	28,798 51
" " "	1913	45,941 17	13,726 84	27,588 62	26,762 40
" " "	1914	6,874 27	....	28,537 49	26,426 47
" " "	1915	....	....	26,766 76	31,114 80
" " "	1916	....	....	27,119 36	26,771 71
Total	...	*4,994,372 51	280,098 04	397,825 51	349,935 99

* Conforme aux comptes publics, 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération	...	....	....	....	....
" " depuis..	1892	54,235 76	....	....	....
" " "	1893	210,336 24	....	....	....
" " "	1894	723,380 95	....	....	....
" " "	1895	752,016 53	....	....	....
" " "	1896	535,939 07	....	....	....
" " "	1897	363,126 06	....	....	....
" " "	1898	1,016,401 00	....	....	....
" " "	1899	1,442,824 22	....	....	....
" " "	1900	693,806 24	....	6,711 84	5,000 00
" " "	1901	462,626 36	115 00	25,154 78	5,888 77
" " "	1902	235,021 79	....	22,672 50	2,267 13
" " "	1903	248,929 10	....	31,987 06	10,362 23
" " "	1904	113,328 45	15,608 69	25,235 25	39,382 01
" " "	1905	34,202 71	30,406 25	25,432 49	21,174 84
" " "	1906	5,000 22	16,033 79	24,817 37	17,096 33
" " "	1907	13,508 88	3,216 29	19,964 04	15,604 71
" " "	1908	50,634 01	4,245 18	28,988 36	35,687 11
" " "	1909	17,795 79	12,363 78	32,324 20	34,802 37
" " "	1910	153,022 23	2,299 93	32,851 69	46,287 16
" " "	1911	102,699 69	3,999 58	32,283 03	37,532 93
" " "	1912	286,787 88	14,375 47	36,871 50	38,554 54
" " "	1913	180,816 28	....	38,080 18	27,221 50
" " "	1914	81,235 56	16,117 84	38,904 16	25,383 32
" " "	1915	92,609 72	27,598 82	51,095 09	41,580 87
" " "	1916	33,759 79	11,193 73	40,882 59	33,721 29
Total..........	......	7,904,044 53	157,574 35	504,256 13	437,547 11

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL ET ECLUSE STE-ANNE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération	. .	134,456 51	....	....	....
Frais du gouvernement depuis 1868 à 1879, inclusivement	.....	137,051 78	2,479 57	0,238 18	29,091 00
" "	1880	3,054 68	....	2,152 57	1,704 71
" "	1881	69,042 76	....	2,553 02	3,257 92
" "	1882	193,158 36	....	2,611 30	2,343 99
" "	1883	172,959 95	....	2,569 86	3,448 83
" "	1884	142,006 25	....	2,775 32	2,725 49
" "	1885	93,679 57	....	2,618 60	4,042 04
" "	1886	129,681 67	....	2,611 90	5,803 01
" "	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" "	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" "	1889	24,786 33	....	2,569 22	1,730 79
" "	1890	6,151 14	....	2,571 04	1,525 51
" "	1891	....	8,173 69	2,505 69	1,503 56
" "	1892	....	25,471 61	2,571 28	1,666 21
" "	1893	....	6,521 88	2,581 08	2,800 03
" "	1894	....	3,497 56	2,640 00	2,799 63
" "	1895	....	3,694 33	2,508 14	3,025 91
" "	1896	....	....	2,495 54	4,993 89
" "	1897	....	....	2,357 51	1,688 12
" "	1898	....	....	1,904 10	1,699 44
" "	1899	....	....	1,920 12	1,997 96
" "	1900	....	....	1,840 51	2,679 21
" "	1901	....	....	1,895 89	3,999 02
" "	1902	....	....	1,994 52	3,015 97
" "	1903	....	1,984 39	2,072 17	4,684 42
" "	1904	....	....	2,292 94	2,244 13
" "	1905	....	....	2,151 01	6,091 44
" "	1906	....	....	2,259 16	2,294 86
" "	1907	....	2,449 96	1,595 62	901 47
" "	1908	....	2,501 42	2,248 29	1,693 63
" "	1909	....	199 67	2,292 19	4,290 57
" "	1910	....	2,339 76	2,267 60	2,446 28
" "	1911	....	2,880 93	2,315 34	2,628 91
" "	1912	....	....	2,770 51	2,738 40
" "	1913	....	....	2,769 63	2,298 26
" "	1914	....	7,379 94	2,896 86	6,799 35
" "	1915	....	7,043 41	4,715 62	4,249 29
" "	1916	....	....	3,872 12	4,498 66
Total	....	*1,170,215 63	84,044 81	112,047 47	133,282 62

* Compris dans le coût des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 22.

Construction primitive	$ 134,456 51
Agrandissement, y compris la nouvelle écluse	1,035,759 12
	$ 1,170,215 63

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

———	Exercice terminé.	Imputables sur le capital. Chenal nord.	Biefs.	Chenal des Galops.	Total.	Imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération.	......	....	....	....	18,442 85	98,378 46
Frais du gouvernement de 1873 à 1881, inclusivement.	.....	....	....	... .	208,965 88	....
Frais du gouvernement depuis. . .	1882	....	6,933 45	22,000 00	28,933 45	....
" " ..	1883	....	3,574 31	41,300 00	44,874 31	....
" " ..	1884	....	15,546 03	74,300 00	89,846 03	....
" " ..	1885	....	13,710 17	101,400 00	115,110 17	....
" " ..	1886	....	16,251 73	99,800 00	116,051 73	....
" " ..	1887	....	20,037 31	54,400 00	74,437 31	....
" " ..	1888	....	16,082 85	40,400 00	56,482 85	....
" " ..	1889	....	1,293 92	17,200 00	18,493 92	....
" " ..	1890	....	18,279 91	5,700 00	23,979 91	....
" " ..	1891	....	35,137 25	....	35,137 25	....
" " ..	1892	....	59,779 31	....	59,779 31	....
" " ..	1893	....	52,643 39	....	52,643 39	....
" " ..	1894	....	13,721 66	....	13,721 66	....
" " ..	1895	....	1,223 72	181,552 03	182,775 75	....
" " ..	1896	....	7,457 05	....	7,457 05	....
" " ..	1897	....	12,347 31	....	12,347 31	....
" " ..	1898	171,336 65	7,491 11	32,710 00	211,537 76	....
" " ..	1899	461,979 50	9,366 47	42,430 00	513,775 97	....
" " ..	1900	225,000 00	72,484 41	50,000 00	347,484 41	....
" " ..	1901	184,790 34	19,389 75	91,211 97	295,392 06	....
" " ..	1902	125,000 00	29,268 64	24,037 85	178,306 49	....
" " ..	1903	126,833 94	16,432 28	25,000 00	168,266 22	....
" " ..	1904	68,595 42	9,634 66	6,450 00	84,680 08	....
" " ..	1905	93,025 89	25,743 51	49,734 70	168,504 10	....
" " ..	1906	83,028 98	....	26,506 26	109,535 24	....
" " ..	1907	61,528 34	....	13,350 00	74,878 34	....
" " ..	1908	40,500 00	....	12,976 77	53,476 77	....
" " ..	1909	42,770 45	....	25,378 21	68,148 66	....
" " ..	1910	34,389 32	....	2,057 86	36 447 18	13,694 97
" " ..	1911	....	....	....	....	16,224 68
" " ..	1912	....	....	....	....	....
" " ..	1913	....	....	....	....	....
" " ..	1914	....	....	....	....	....
" " ..	1915	....	....	....	....	....
Total.............	....	1,718,778 83	483,830 20	1,039,895 65	3,469,913 41*	128,298 11

* Dans ce total sont inclus les dépenses sur le compte du capital de $227,408.73 sur le fleuve Saint-Laurent et les canaux pour une période antérieure à 1882.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE DE SAINT-OURS.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la confédération	...	121,537 65	...	...	...
" de 1868 à 1879 inclusivem.	...	...	...	19,459 64	13,909 87
" depuis	1880	...	...	1,614 01	705 54
" "	1881	...	...	1,741 97	1,299 77
" "	1882	...	...	2,002 71	1,902 41
" "	1883	...	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" "	1884	...	5,279 87	2,315 37	1,494 99
" "	1885	...	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" "	1886	...	...	2,311 70	4,143 47
" "	1887	...	...	2,175 37	5,864 78
" "	1888	...	...	2,216 04	2,801 17
" "	1889	...	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" "	1890	...	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" "	1891	...	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" "	1892	...	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" "	1893	...	...	2,136 66	1,994 34
" "	1894	...	...	2,216 68	924 55
" "	1895	...	...	2,161 63	915 50
" "	1896	...	...	2,094 91	1,678 49
" "	1897	...	...	2,135 60	707 06
" "	1898	...	...	2,049 67	692 04
" "	1899	...	...	2,244 12	1,494 93
" "	1900	...	1,596 88	2,181 43	2,681 10
" "	1901	...	3,610 06	2,128 25	1,681 44
" "	1902	...	15,549 27	2,262 39	984 36
" "	1903	...	9,344 89	2,288 63	1,671 83
" "	1904	...	7,984 41	2,334 67	1,690 61
" "	1905	...	14,900 90	2,479 66	1,716 35
" "	1906	...	7,307 39	2,582 95	3,872 75
" "	1907	...	4,200 00	2,064 62	1,142 79
" "	1908	...	3,338 79	2,894 76	2,121 43
" "	1909	...	...	2,994 78	3,693 19
" "	1910	...	1,925 08	4,137 64	1,752 66
" "	1911	...	1,200 23	3,527 69	2,353 81
" "	1912	4,306 28	3,998 58	3,584 10	2,259 46
" "	1913	...	2,678 37	3,530 02	2,449 44
" "	1914	1,384 63	1,364 71	4,599 36	2,015 86
" "	1915	...	...	4,280 50	3,396 03
" "	1916	...	...	4,204 70	4,497 73
Total	...	*127,228 56	174,028 88	114,324 51	97,193 02

Conforme au bilan des Comptes publics ; frais de $121,537.65 antérieurs à la confédération non compris.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. avant la confédération.......	......	156,523 32	....	....	....
" de 1868 à 1879 inclusivem..	.....	300,564 93	46,193 57	4,607 66	15,682 80
" depuis..................	1880	80,120 54	....	400 00	....
" "	1881	69,434 76	....	959 58	....
" "	1882	484 00	....	1,920 54	200 63
" "	1883	....	....	2,089 19	232 42
" "	1884	2,471 40	....	2,601 47	367 85
" "	1885	16,820 15	....	1,929 11	183 11
" "	1886	2,316 85	....	2,360 67	297 81
" "	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" "	1888	....	....	3,217 77	1,588 40
" "	1889	....	500 00	3,085 29	353 38
" "	1890	....	....	3,110 15	255 34
" "	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" "	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" "	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" "	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" "	1895	868 44	26,222 46	2,499 81	353 55
" "	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" "	1897	....	....	2,728 38	1 20
" "	1898	....	111 70	2,785 25	453 85
" "	1899	....	....	2,819 86	456 61
" "	1900	....	....	2,833 24	1,483 30
" "	1901	....	2,311 26	2,730 44	841 63
" "	1902	....	10,014 43	2,939 81	274 44
" "	1903	....	....	2,836 49	764 11
" "	1904	....	....	3,126 94	122 45
" "	1905	....	3,000 10	2.969 90	1,095 90
" "	1906	....	....	3,239 19	253 65
" "	1907	....	....	2,468 78	246 67
" "	1908	....	....	3.371 13	942 64
" "	1909	....	....	3,282 22	532 78
" "	1910	....	....	3,449 43	238 14
" "	1911	....	....	4,180 96	473 44
" "	1912	....	5,208 18	4,768 20	361 49
" "	1913	....	39,143 77	5,144 13	807 78
" "	1914	....	48,455 79	5,251 36	618 88
" "	1915	....	83,241 31	4,897 45	240 82
" "	1916	....	207,807 99	1,460 78	22 51
		648,755 64	....	....	....
MOINS—Remboursements en 1897-8......	....	208 50	....	....	....
Total	....	*648,547 14	534,991 54	113,161 44	35,968 17

* Dépenses telles que ci-dessus..................	$ 648,547 14
Moins dépensé avant la confédération	156,523 32
Conformes au bilan des Comptes publics, 1916......	$ 492,023 82

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.*

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernem. depuis la confédération	1882	....	748 65		
" " " ..	1883	4,831 80	....	....	....
" " " ..	1884	50,878 12	....	....	....
" " " ..	1885	92,473 97	....	....	....
" " " ..	1886	65,561 51	....	....	....
" " " ..	1887	49,617 92	....	....	....
" " " ..	1888	54,166 57	....	....	....
" " " ..	1889	89,486 18	....	....	....
" " " ..	1890	22,226 23	....	*	*
" " " ..	1891	17,114 78	....	*	*
" " " ..	1892	29,771 65	....	*	*
" " " ..	1893	....	....	*	*
" " " ..	1894	....	....	*	*
" " " ..	1895	....	....	*	*
" " " ..	1896	....	....	*	*
" " " ..	1897	10,720 50	....	*	*
" " " ..	1898	....	....	*	*
" " " ..	1899	....	....	*	*
" " " ..	1900	2,750 00	....	*	*
Total......................	....	†489,599 23	748,65	*	*

* Compris dans le canal Rideau depuis 1890. Aucun frais depuis 1900.
† Conforme aux Comptes publics, 1916 ; ne comprend pas les $83,130.84 inclus dans le canal Rideau.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE TRENT.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération.	....	309,371 31	....	....	....
〃 depuis 〃 .	1880	561 50	....	1,188 92	3,568 89
〃 〃 〃 ..	1881	....	....	2,489 93	2,233 50
〃 〃 〃 ..	1882	....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
〃 〃 〃 .	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
〃 〃 〃 ..	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
〃 〃 〃 ..	1885	121,382 84	....	3,303 87	4,653 50
〃 〃 〃 ..	1886	75,103 30	....	1,639 75	5,917 88
〃 〃 〃 .	1887	179,541 63	.. ..	1,938 08	6,008 88
〃 〃 〃 ..	1888	114,879 35	....	1,770 29	5,151 42
〃 〃 〃 ..	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
〃 〃 〃 ..	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
〃 〃 〃 ..	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
〃 〃 〃 ..	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
〃 〃 〃 ..	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
〃 〃 〃 ..	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
〃 〃 〃 ..	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
〃 〃 〃 ..	1896	292,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
〃 〃 〃 ..	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
〃 〃 〃 ..	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
〃 〃 〃 ..	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
〃 〃 〃 ..	1900	334,583 01	8,043 39	5,131 52	9,989 26
〃 〃 〃 ..	1901	284,503 89	10,494 82	5,254 51	13,075 89
〃 〃 〃 ..	1902	449,075 45	26,165 93	5,575 52	14,984 88
〃 〃 〃 ..	1903	523,950 74	18,548 58	6,993 25	10,791 15
〃 〃 〃 ..	1904	489,038 44	21,228 55	7,237 05	21,179 12
〃 〃 〃 .	1905	333,261 75	36,853 28	12,071 88	26,056 78
〃 〃 〃 ..	1906	319,789 49	26,030 36	17,440 68	33,398 85
〃 〃 〃 ..	1907	153,045 42	35,360 10	19,229 25	36,516 47
〃 〃 〃 ..	1908	343,176 05	96,315 87	32,826 38	33,382 94
〃 〃 〃 ..	1909	1,099,836 38	80,517 65	32,028 57	44,849 83
〃 〃 〃 ..	1910	1,000,000 00	59,483 51	36,800 42	54,206 13
〃 〃 〃 ..	1911	1,682,449 32	78,914 08	38,019 33	40,178 54
〃 〃 〃 ..	1912	1,746,095 48	97,254 20	44,811 08	50,175 72
〃 〃 〃 ..	1913	1,162,605 75	41,499 98	47,431 26	50,049 83
〃 〃 〃 ..	1914	1,146,383 31	38,259 19	48,777 82	54,184 46
〃 〃 〃 ..	1915	1,001,700 35	59,406 00	47,963 61	47,922 02
〃 〃 〃 ..	1916	1,013,559 84	29,959 19	50,836 68	44,457 82
Total	.... *	15,626,295 14	924,169 46	522,515 82	674,369 76

* Dépense totale sur le compte du capital comme ci-dessus..................		$15,626,295 14
MOINS—Dépenses antérieures à la confédération...............	$ 309,371 31	
〃 année 1880....................................	561 50	
		309,932 81
Conforme au bilan des comptes publics, 1916..................................		$15,316,362 33

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial........	....	222,220 00	....	....	....
Frais du gouvernement avant la confédération	......	7,416,019 83	....	....	....
" " de 1868 à 1879 compris..	.....	9,445,618 44	125,341 53	583,160 88	771,359 96
" " depuis.........	1880	1,252,924 75	....	63,198 10	76,535 25
" " "	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " "	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " "	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " "	1884	432,336 21	....	113,276 87	90,926 97
" " "	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " "	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " "	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " "	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " "	1889	225,910 21	43,803 80	113,587 05	77,547 77
" " "	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " "	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " "	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " "	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " "	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " "	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " "	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " "	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " "	1898	....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " "	1899	....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
" " "	1900	18,167 29	37,164 84	84,888 36	59,507 64
" " "	1901	224,536 96	87,777 43	86,889 24	72,055 89
" " "	1902	303,997 81	78,905 37	88,048 95	69,279 90
" " "	1903	315,819 49	94,127 21	90.684 05	72,004 59
" " "	1904	555,751 00	31,140 58	91,115 35	85,717 88
" " "	1905	890,457 82	34,559 42	91,928 96	111,418 62
" " "	1906	715,198 24	28,799 66	107,932 96	78,704 93
" " "	1907	480,305 03	56,036 47	75,031 24	53,247 50
" " "	1908	806,760 46	138,430 19	108,101 56	78,460 40
" " "	1909	255,986 16	129,489 99	115,934 78	88,409 53
" " "	1910	168,247 17	75,233 28	136,783 47	77,723 23
" " "	1911	236,429 80	26,688 57	128,000 33	92,739 05
" " "	1912	159,946 87	28,238 13	149,848 27	105,056 89
" " "	1913	347,711 15	39,674 82	156,598 55	93,231 29
" " "	1914	192,346 90	77,476 08	173,368 13	102,520 46
" " "	1915	104,950 21	73,333 15	193,363 54	97,544 82
" " "	1916	70,747 54	35.925 49	213,443 22	108,166 26
Total..........................	...*	29,618,995 66	1,541,620 07	4,615,861 25	3,628,473 42

* Dépense totale comme ci-dessus................................$	29,618,995 66
Moins dépensé par le gouvernement impérial..................	222,220 00
Conforme au bilan des Comptes publics, 1915................. $	29,396,775 66
Premiers frais de constr., y compris ceux du premier agrandiss .$	7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland	21,925,171 63
Dépense totale comme ci-dessus.......................$	29,618,995 66
Moins les frais imputables au canal Welland pour navires. *Voir* page 33	187,238 15
Coût net du canal Welland.................................	$ 29,431,757 51

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND (haute navigation).

——	Exercice terminé.	Capital.
		$ c.
Frais du gouvernement	1914	994,257 60
" "	1915	4,074,200 69
" "	1916	4,892,105 15
Total	....	9,960,563 44

Dépense totale comme ci-dessus		$ 9,960,563 44
A laquelle il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, forage, etc., imputés comme suit au capital de l'entreprise du Canal Welland :—		
1908-09	$ 19,993 37	
1909-10	9,979 91	
1910-11	21,229 35	
1911-12	23,138 60	
1912-13	112,896 92	
		187,238 15
Coût total du Canal Welland		$10,147,801 59

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour construction, renouvellements, etc.—*Fin.*

CANAL WILLIAMSBURG.

—	Clôture de l'année.	Capital. Pointe Farran.	Capital. Galops.	Capital. Rapide Plat.	Capital. Total.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération étant le montant de la construction primitive					1,320,655 54			
Frais du gouvernement depuis la confédération	1868						5,745 97	6,442 41
" " "	1869						5,769 81	5,670 88
" " "	1870						5,573 13	6,546 16
" " "	1871						6,382 17	5,308 41
" " "	1872					1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873						6,424 49	7,347 75
" " "	1874						6,857 19	7,395 92
" " "	1875						6,547 62	4,110 29
" " "	1876						7,418 39	11,690 98
" " "	1877						7,388 08	10,053 61
" " "	1878						7,430 11	4,449 78
" " "	1879						7,517 20	3,549 71
" " "	1880						7,590 15	3,999 77
" " "	1881						7,572 35	5,020 73
" " "	1882						7,589 44	7,447 69
" " "	1883				13 19		7,423 48	7,299 39
" " "	1884				2,473 44		7,757 04	7,349 37
" " "	1885		70,764 07	32,473 05	103,237 12		7,696 67	8,198 03
" " "	1886		78,014 92	71,820 79	149,835 71		7,671 54	7,847 05
" " "	1887		32,862 02	82,990 98	115,853 00		7,635 54	7,904 76
" " "	1888		16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889		37,661 15	22,206 11	59,867 26		7,485 28	8,794 61
" " "	1890		126,417 42	12,660 95	139,078 37		8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60		8,678 25	7,987 40
" " "	1892		218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" "	1893		154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" "	1894		223,992 81	274,397 42	498,390 23		10,230 09	7,029 95
" "	1895		118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
" "	1896	4,980 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" "	1897		262,793 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06		10,708 66	8,032 84

" " "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16	7,410 00	9,960 64	10,000 00
" " "	1900	100,534 64	752,799 27	14,298 74	867,632 65	4,137 04	11,090 06	10,897 79
" " "	1901	111,158 39	390,112 78	76,501 57	577,772 74	....	12,342 32	11,755 09
" " "	1902	42,209 89	421,945 81	137,818 22	601,973 92	....	14,403 28	13,673 26
" " "	1903	10,266 92	320,354 92	18,483 34	349,105 18	....	15,246 91	20,092 79
" " "	1904	18,700 00	256,536 30	26,774 27	302,010 57	1,978 85	20,570 17	19,430 05
" " "	1905	8,108 99	292,337 29	8,109 98	{ 8,209 63 308,556 26 }	5,573 69	23,399 45	21,492 46
" " "	1906	....	140,920 65	....	140,920 65	20,493 00	17,289 42	16,148 66
" " "	1907	....	45,782 52	754 91	46,537 43	18,405 65	13,953 58	8,501 57
" " "	1908	....	100,312 81	....	100,312 81	16,635 15	19,441 86	18,563 82
" " "	1909	....	11,987 59	....	11,987 59	3,744 50	22,638 02	23,454 80
" " "	1910	....	....	....	....	....	20,682 88	29,645 76
" " "	1911	....	....	....	....	2,622 39	21,893 61	21,681 75
" " "	1912	....	....	....	3,200 00	43,965 21	25,753 98	26,875 25
" " "	1913	....	1,372 82	....	1,372 82	88,974 46	32,269 54	28,214 13
" " "	1914	....	913 56	....	913 56	35,155 43	32,194 46	34,701 99
" " "	1915	....	....	....	....	15,092 33	34,516 82	30,624 65
" " "	1916	....	....	....	....	....	33,838 38	593,523 49
Total	.....	877,090 57	6,121,213 70	2,158,242 00	*10,491,098 07	297,559 36	620,819 79	593,523 49

* Construction originale	$ 1,320,655 54
Coût de l'agrandissement	9,170,442 53
Total	$10,491,098 07

W C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions et agrandissement des canaux, jusqu'au 31 mars 1916.

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	.....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Cornwall	1,945,624 73	5,300,679 48	7,246,304 21
Culbute	382,391 46	.....	382,391 46
Lachine	2,589,532 85	11,519,078 74	14,108,611 59
Lac Saint-François	.....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	.....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	.....	1,248,946 71
Rideau	4,084,323 37	83,745 84	4,168,069 21
Sault-Sainte-Marie	4,994,372 51	.....	4,994,372 51
Soulanges	7,904,044 53	.....	7,904,044 53
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours, écluse	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Saint-Pierre	648,547 14	.....	648,547 14
Tay	489,599 23	.....	489,599 23
Trent	15,626,295 14	.....	15,626,295 14
Welland	7,693,824 03	21,925,171 63	29,618,995 66
Welland (haute navigation)	9,960,563 44	.....	9,960,563 44
Williamsburg. — Pointe Farran	.....	877,090 57	10,491,098 07
Williamsburg. — Galops	.....	6,121,213 70	
Williamsburg. — Rapide Plat	.....	2,158,242 00	
Williamsburg. — Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26	
Total	61,499,958 35	57,079,800 71	118,579,759 06

RÉCAPITULATION.

Dépenses annuelles sur les canaux et revenu perçu au 31 mars 1916.

—	Clôture de l'année.	Capital.	Revenu.	Revenu. Personnel.	Revenu. Réparations.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement antérieurement à la confédération, y compris les frais du gouvernement impérial	.....	20,593,866 13	98,378 46	....	.. ..	... .
Dépenses du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivem.	..... .	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Dépenses du gouv. depuis...	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" " ..	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	† 79,536 51
" " ..	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" " ..	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" " .	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" " ..	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" " ..	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" " ..	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 28
" " ..	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
" " ..	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" " ..	1913	2,255.448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 66
" " ..	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 06
" " ..	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,770 67	562,599 27	427,763 14
" " ..	1916	6,142,148 96	348,174 41	697,633 44	529,565 23	446,722 21
*Total...........	...	*118,479,759 06	8,391,501 36	15,413,911 99	12,717,482 05	16,203,848 18

* Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

†Droits de péage abolis cette année.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DÉPENSES DIVERSES IMPUTÉES SUR LES CANAUX.

ETAT de la dépense depuis la confédération jusqu'au 31 mars 1916.

	Exercice terminé.	Capital.	Revenu.	Recettes.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement de 1868 à 1879	....	....	1,860 00	104,726 70	106,586 70
Dépenses du gouvernement depuis.......	1880	....	2,561 55	323 16	2,884 71
" " "	1881	....	2,338 41	5,535 22	7,873 63
" " "	1882	....	....	9,826 23	9,826 23
" " "	1883	....	11,781 27	6,978 54	18,759 81
" " "	1884	....	7,486 62	8,305 41	15,792 03
" " "	1885	....	16,725 47	1,210 61	17,936 08
" " "	1886	....	20,323 62	776 30	21,099 92
" " "	1887	....	23,512 00	649 04	24,161 04
" " "	1888	....	34,533 07	5,799 83	40,332 90
" " "	1889	....	10,091 87	5,207 64	15,299 51
" " "	1890	....	16,426 69	49,550 21	65,976 90
" " "	1891	....	16,925 31	56,922 05	73,847 36
" " "	1892	....	6,540 49	65,074 07	71,614 56
" " "	1893	....	8,498 41	63,965 54	72,463 95
" " "	1894	....	2,883 11	60,265 22	63,148 33
" " "	1895	....	4,132 28	60,769 56	64,901 84
" " "	1896	....	10,893 40	70,340 22	81,233 62
" " "	1897	....	2,937 47	62,777 12	65,714 59
" " "	1898	....	1,719 69	56,284 42	58,004 11
" " "	1899	....	1,318 79	66,850 29	68,169 08
" " "	1900	....	11,873 35	58,836 57	70,709 92
" " "	1901	....	12,267 99	61,938 61	74,206 60
" " "	1902	....	3,658 23	65,770 65	69,428 88
" " "	1903	....	2,491 84	63,175 19	65,667 03
" " "	1904	....	3,730 79	66,067 30	69,798 09
" " "	1905	....	1,498 14	64,515 07	66,013 21
" " "	1906	....	9,160 44	62,171 45	71,331 89
" " "	1907	....	9,687 55	66,251 27	75,938 82
" " "	1908	14,999 70	24,760 08	105,518 99	145,278 77
" " "	1909	5,034 00	28,819 54	106,065 87	139,919 41
" " "	1910	....	29,421 06	111,755 68	141,176 74
" " "	1911	....	54,734 48	103,398 27	158,132 75
" " "	1912	5,999 20	57,151 70	110,049 21	173,200 11
" " "	1913	3,809 24	39,026 95	121,370 46	164,206 65
" " "	1914	5,124 55	37,887 51	147,729 40	190,741 46
" " "	1915	....	38,923 85	140,235 84	179,159 66
" " "	1916	....	49,490 54	139,951 79	189,442 33
Total.....................		34,966 69	618,073 56	2,356,939 00	3,009,979 25

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT des recettes des canaux au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1916.

Divisions de perception.	Quaiage, emmagasinage et droits.	Location de chutes d'eau, etc.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland	....	540 00	540 00
Port-Colborne	41 70	8,422 07	8,463 77
Elévateur de Colborne	165,925 20	....	165,925 20
Port-Dalhousie	462 52	70,310 50	70,773 02
Totaux	166,429 42	79,272 57	245,701 99
Canal Welland	....	100 00	100 00
Canaux du Saint-Laurent—			
Côteau-Landing (Canal Beauharnois)	....	15,040 15	15,040 15
" " (Canal Soulanges)	65 00	3,532 00	3,597 00
Cornwall	786 60	4,206 50	4,993 10
Cardinal—Canal Williamsburg	....	1,885 00	1,885 00
Canal Lachine (Montréal)	11,032 74	132,369 72	143,402 46
" " (Lachine)	526 76	....	526 76
Totaux	12,411 10	157,033 37	169,444 47
Canal Chambly	....	684 00	684 00
Chambly	16 00	61 00	77 00
Saint-Jean	....	213 00	213 00
Ecluse de Saint-Ours	5 00	....	5 00
Totaux	21 00	958 00	979 00
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal Carillon et Grenville	....	197 00	197 00
" " Grenville	8 00	1,551 75	1,559 75
" " Carillon	....	630 00	630 00
Ecluse de Sainte-Anne	292 24	152 00	444 24
Canal des chutes des Chats	....	1 00	1 00
Totaux	300 24	2,531 75	2,831 99
Canal Rideau	....	1,968 00	1,968 00
Ottawa	331 50	3,246 23	3,577 73
Kingston-Mills	....	355 00	355 00
Smiths-Falls	55 00	3,168 70	3,223 70
Totaux	386 50	8,737 93	9,124 43
Canal Saint-Pierre	....	2 00	2 00
Canal Murray	....	215 00	215 00
Canal de la Trent	118 00	17,712 33	17,830 33
Canal du Sault-Sainte-Marie	....	493 00	493 00
Grands totaux	179,666 26	267,055 95	446,722 21
Montant net déposé au crédit du receveur général	....	....	446,722 21

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant la location des chutes d'eau et autres, les loyers échus, et les balances dues au 31 mars 1916.

Balances dues le 1er avril 1915.	Loyers de chutes d'eau et autres échus en 1915-16.	Loyers des maisons d'éclusiers.	Totaux.	Canaux.	Diminution pour prix excessif.	Déposé au crédit du receveur général. Loyers des maisons d'éclusiers.	Déposé au crédit du receveur général. Loyers de chutes d'eau.	Balances dues au 31 mars 1916.	Totaux.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
65,167 90	99,462 48	540 00	165,170 38	Welland	22,398 29	540 00	78,732 57	63,424 52	165,170 38
....	364 00	....	364 00	Welland (haute navigation)	....	....	100 00	264 00	364 00
8 711 17	4,192 00	216 00	13,119 17	Williamsburg	850 00	216 00	1,669 00	10,384 17	13,119 17
5,153 87	13,148 73	....	18,302 60	Cornwall	....	....	4,206 50	14,096 10	18,302 60
6,580 84	15,110 15	....	21,690 99	Beauharnois	....	....	15,040 15	6,650 84	21,690 99
30,649 95	130,614 83	204 00	161,468 78	Lachine	164 00	204 00	132,165 72	28,999 40	161,468 78
940 84	220 00	684 00	1,844 84	Chambly	164 00	684 00	274 00	722 84	1,844 84
6,395 96	7,146 10	1,968 00	15,510 06	Rideau	55 00	1,968 00	6,769 93	6,717 13	15,510 06
191 45	16,610 97	1,300 00	18,102 42	Trent	70 45	1,300 00	16,412 33	330 30	18,102 42
60 00	493 00	....	553 00	Sault-Sainte-Marie	....	....	493 00	60 00	553 00
28,165 31	643 00	197 00	29,005 31	Carillon et Grenville	5,226 48	197 00	2,181 75	21,400 08	29,005 31
....	3,136 00	396 00	3,532 00	Soulanges	....	396 00	3,136 00	....	3,532 00
4 00	32 00	120 00	156 00	Ecluse de Sainte-Anne	....	120 00	32 00	4 00	156 00
....	1 00	....	1 00	Chutes des Chats	....	....	1 00	....	1 00
....	2 00	....	2 00	Saint-Pierre	....	....	2 00	....	2 00
3 00	9 00	205 00	217 00	Murray	....	205 00	10 00	2 00	217 00
152,024 29	291,185 26	5,830 00	449,039 55	Totaux	28,928 22	5,830 00	261,225 95	153,055 38	449,039 55

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

RÉCAPITULATION—Etat de la dépense par canal jusqu'au 31 mars 1916.

Canaux.	Capital.	Recettes.	Revenu.		Totaux.
			Personnel.	Réparations.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie-Verte	....	44,387 53	....	....	44,387 53
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,767 22
Carillon et Grenville	4,182,092 96	351,431 74	788,478 60	560,414 40	5,882,417 70
Chambly	731,696 52	759,574 15	946,844 80	907,558 79	3,345,674 26
Cornwall	7,246,304 21	592,038 21	1,554,282 74	956,094 27	10,348,719 43
Ecluse de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	14,108,611 59	1,420,902 70	2,662,536 68	2,012,065 75	20,204,116 72
Lac Saint-François	75,906 71	25,043 68	....	....	100,950 39
Lac Saint-Louis	298,176 11	....	....	....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,423 11	133,983 99	97,161 44	1,581,515 25
Rideau	4,168,069 21	646,832 76	1,665,890 89	1,696,166 44	8,176,959 30
Sault-Ste-Marie	4,994,372 51	280,098 04	397,825 51	349,935 99	6,022,232 05
Soulanges	7,904,044 53	157,574 35	504,256 13	437,547 11	9,003,422 12
Ecluse de Sainte-Anne	1,170,215 63	84,044 81	112,047 47	138,282 62	1,504,590 53
Fleuve Saint-Laurent et canaux	3,469,913 41	128,298 11	....	....	3,598,211 52
Ecluse Saint-Ours	127,228,56	174,028 88	114,324 51	97,193 02	512,774 97
Ecluse Saint-Pierre	648,547 14	534,991 54	113,161 44	35,968 17	1,332,668 29
Tay	489,599 23	748 65	....	....	490,347 88
Trent	15,626,295 14	924,169 46	522,515 82	674,369 76	17,747,350 18
Welland	29,618,995 66	1,541,620 07	4,615,861 25	3,628,473 42	39,404,950 40
Welland (haute navigation)	9,960,563 44	....	....	....	9,960,563 44
Williamsburg	1,334,551 80	297,559,36	620,819 79	593,523 49	12,003,000 71
" Pointe Farran	877,090 57				
" Galops	6,121,213 70				
" Rapide Plat	2,158,242 00				
Total	118,579,759 06	8,391,501 36	15,413,911 99	12,717,482 05	155,102,654 46
Dépenses des canaux en général	34,966 69	618,073 56	....	2,356,939 00	3,009,979 25
Total de la dépense	118,614,725 75	9,009,574 92	15,413,911 99	15,074,421 05	158,112,633 71

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

——	Année	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement depuis la confédération	1889	9,847 27	....
" " "	1890	381,942 75	....
" " "	1891	196,869 36	....
" " "	1892	26,129 89	....
" " "	1893	2,190 62	....
" " "	1894	1,675 36	....
" " "	1895	570 55	....
" " "	1896	....	....
" " "	1897	41,457 29	....
" " "	1898	....	....
" " "	1899	....	....
" " "	1900	....	....
" " "	1901	....	8,381 82
Total	......	*660,863 09	8,381 82

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 en subvention du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, N.-E.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER CANADA-EST.

——	Année.	Capital.
		$ c.
Dépense du gouvernement depuis la confédération	1905	800,000 00
" " "	1906	....
" " "	1907	....
" " "	1908	19,000 00
Total	....	*819,000 00

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 48.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

—	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement depuis la confédération.	1871	30,148 32	....	....
" " " ...	1872	489,428 16	....	....
" " " ...	1873	561,818 44	....	....
" " " ...	1874	310,224 88	....	....
" " " ...	1875	1,546,241 67	....	....
" " " ...	1876	3,346,567 06	....	....
" " " ...	1877	1,691,149 97	....	....
" " " ...	1878	2,228,373 13	....	....
" " " ...	1879	2,240,285 47	....	....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	....	....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	....	....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	....	....
" " " ...	1888	52,098 65	....	....
" " " ...	1889	86,716 07	....	....
" " " ...	1890	40,980 54	....	....
" " " ...	1891	37,367 00	....	....
" " " ...	1892	66,211 39	....	....
" " " ...	1893	413,836 49	....	....
" " " ...	1894	146,539 87	....	....
" " " ...	1895	49,209 77	....	....
" " " ...	1896	65,669 49	....	....
" " " ..	1897	14,054 50	....	....
" " " ...	1898	692 17	....	....
" " " ...	1899	8,418 53	....	....
" " " ...	1900	236 11	....	....
" " " ...	1901	8,978 87	....	....
" " " ...	1902	448 70	....	....
" " " ...	1903	....	....	....
" " " ...	1904	33,076 39	....	....
" " " ...	1905	....	....	....
" " " ...	1906	....	....	....
" " " ...	1907	....	....	....
" " " ...	1908	600 00	....	....
" " " ...	1909	937 77	....	....
" " " ...	1910	....	....	....
" " " ...	1911	2,918 35	....	....
" " " ...	1912	....	....	....
" " " ...	1913	....	....	....
" " " ...	1914	....	....	....
Total....................	.....	*62,789,776 09	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des comptes publics, 1915.

(1)	Comprenant..................	$ 2,210,000 00	à compte de subside.
(2)	"	5,323,076 60	"
(3)	"	7,254,208 27	"
(4)	"	6,862,201 00	"
(5)	"	2,890,427 00	"
(6)	"	460,087 13	"
		†$25,000,000 00	

† *Voir* aussi état page 63 et suivante pour cette dépense.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la confédération	1887	76,501 89	....
" " " "	1888	689,450 50	....
" " " "	1889	1,083,276 60	....
" " " "	1890	1,170,523 62	....
" " " "	1891	521,441 62	....
" " " "	1892	99,936 96	....
" " " "	1893	59,982 74	....
" " " "	1894	158,770 61	....
" " " "	1895	*	....
" " " "	1896	*	....
" " " "	1897	405 00	....
" " " "	1898	389 60	....
Total	......	‡3,860,679 14	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.
‡ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 48.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la confédération	1886	85,610 69	....
" " " "	1887	2,299 62	....
" " " "	1888	500 17	....
Total	....	88,410 48	....
* Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B	....	40,000 00	....
Coût net	....	48,410 48	....

* Victoria, chap. 6, a cédé l'embranchement de Carleton à la cité de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, payée en mars 1893, au receveur général.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la confédération	1900	1,459,000 00	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	5,000 00	....
Total	....	*1,464,000 00	....

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 48.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER DU PROLONGEMENT DE L'EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la confédération	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " " "	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " " "	1887	....	94,254 04	64,107 10
" " " "	1888	....	90,954 73	70,552 20
" " " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " " "	1890	....	79,102 77	84,658 95
" " " "	1891	3,255 40	*	†
Total	....	‡1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Compris dans les frais de chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les recettes du chemin de fer Intercolonial.
‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 48.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

——	Année.	Capital.
		$ c.
Dépense du gouvernement depuis la confédération	1909	92,427 83
" " " "	1910	53,042 63
" " " "	1911	184,149 81
" " " "	1912	159,632 00
" " " "	1913	1,099,063 15
" " " "	1914	4,498,717 25
" " " "	1915	4,773,743 99
" " " "	1916	4,889,131 77
Total		15,749,908 43

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

—	Année.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé avant la confédération ...	....	10,766,725 54	....	....	....
" depuis 1868 à 1879 inclus.	....	25,847,852 40	....	13,382,773 41	3,670,469 65
" " "	1880	2,048,014 60	....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " "	1884	1,405,377 52	....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " "	1885	1,195,363 08	....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " "	1887	823,070 86	....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " "	1888	742,203 09	....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " "	1893	228,984 79	....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " "	1895	327,034 51	....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
" " "	1900	1,796,348 29	....	4,444,296 25	4,599,423 14
" " "	1901	3,633,836 57	....	5,477,285 30	5,019,497 76
" " "	1902	4,621,841 05	....	5,590,939 57	5,720,990 50
" " "	1903	2,254,266 68	....	6,214,496 38	6,366,884 53
" " "	1904	1,880,856 60	....	7,264,263 13	6,392,865 48
" " "	1905	3,937,621 93	....	8,535,689 91	6,833,561 50
" " "	1906	3,765,170 90	....	7,599,400 33	7,693,282 40
" " "	1907	1,506,209 26	....	6,045,597 15	6,293,751 52
" " "	1908	4,363,494 01	....	9,195,347 64	9,229,989 21
" " "	1909	3,867,232 16	....	9,364,256 10	8,583,100 79
" " "	1910	1,278,409 45	....	8,668,620 23	9,328,888 97
" " "	1911	762,869 06	....	9,613,774 77	9,911,974 83
" " "	1912	1,710,448 56	....	10,624,889 89	10,666,962 44
" " "	1913	2,391,987 53	....	12,009,953 31	12,052,729 39
" " "	1914	4,329,694 68	....	12,893,735 98	12,940,066 52
" " "	1915	6,663,456 65	....	11,456,356 00	11,468,042 36
" " "	1916	7,635,050 25	....	12,551,495 84 1,515,895 57	14,068,791 41
Total	....	*106,312,705 26	280,000 00	218,463,865 09	211,169,540 78

Voir suite page 48.

* Y compris $296,872.90 payé aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et de l'Amérique du Nord, Nouveau-Brunswick, et imputé sur le "fonds consolidé".

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

Coût total de la construction tel qu'indiqué à la page 46		† $106,312,705 26
Moins les sommes transférées du capital au fonds consolidé comme suit :—		
Chemin de fer European and North American, depuis 1868 à 1873	$ 88,363 18	
Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, depuis 1868, à 1873	208,509 72	
		296,872 90
		$ 106,015,832 36
Plus :—		
Chemin de fer du Canada-Est, page 42		819,000 00
" " Cap-Breton, page 44		3,860,679 14
" " comté de Drummond, page 45		1,464,000 00
" " de prolongement est, page 45		1,324,042 81
" " de ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 49		333,942 72
" " d'Oxford et New-Glasgow, page 51		1,949,063 21
Coût total en capital du réseau du chemin de fer Intercolonial		*$115,766,560 24

* Conforme, moins les chèques en suspens, aux comptes publics, 1916.

† Comprend $220.48, montant d'un jugement rendu par la cour d'Echiquier en 1907 contre le chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération....	1915	1,300 00	*111,706 35	65,468 92
" " " "	1916	2,937 47	206,651 38	104,62$ 38
Total..	....	3,937 47	818,357 73	170,092 41

*Y compris $45,500 pour loyer de chemin de fer conformément au statut.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET EUROPE.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération..................	1885	49,587 45	....
" " "	1886	135,214 38	....
" " "	1887	24,157 32	....
" " "	1888	397 35	....
" " "	1889	....	....
" " "	1890	....	....
" " "	1891	124,568 23	....
" " "	1892	....	....
" " "	1893	....	....
" " "	1894	17 99	....
Total..	....	*333,942 72	....

*Compris dans le coût total du chemin de fer Intercolonial, page 48.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération......	1904	6,249 40	....	....
" " "	1905	778,491 28	....	....
" " "	1906	1,841,269 95	....	....
" " "	1907	5,537,867 50	....	....
" " "	1908	18,910,449 41	....	....
" " "	1909	24,892,422 68	....	....
" " "	1910	19,968,126 86	....	....
" " "	1911	23,488,208 40	....	....
" " "	1912	21,110,683 05	....	....
" " "	1913	13,766,916 39	....	....
" " "	1914	12,670,108 27	94,074 10	44,634 11
" " "	1915	9,831,952 58	239,527 25	153,213 55
" " "	1916	7,078,451 69	4,410,528 75	3,758,387 39
Total..................................	....	*159,881,197 46	4,744,130 10	3,956,235 05

*Concorde avec le bilan des Comptes publics, 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération.........	1915	24,700 00	43,942 53	25,419 81
" " " " "	1916	199,511 28	87,030 93	50,414 34
Total.....................................	....	224,211 28	130,973 46	75,834 15

W. O. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW

	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération....................	1888	280,932 35	....
" " "	1889	840,553 57	....
" " "	1890	434,074 60	....
" " "	1891	220,886 39	....
" " "	1892	48,745 23	....
" " "	1893	7,922 80	....
" " "	1894	112,382 75	....
" " "	1895	*	....
" " "	1896	*	....
" " "	1897	3,565 52	....
Total..	....	‡1,949,063 21	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 48. A ajouter $220.48 montant du jugement de la cour de l'Echiquier payé en 1907 et compris dans le chemin de fer Intercolonial

W. O. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvern. antérieurement à la Confédération*	......	3,114,735 11	....	....
" depuis 1874 à 1879 inclusivement.	.....	335,313 64	943,532 91	534,975 38
" " " ...	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " " ...	1881	....	203,122 88	131,131 43
" " " ...	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " " ...	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " " ...	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " " ...	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " " ...	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " " ...	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " " ...	1888	....	229,639 95	158,363 62
" " " ...	1889	....	247,559 44	171,369 56
" " " ...	1890	....	266,485 85	160,971 78
" " " ...	1891	....	257,990 08	174,258 05
" " " ...	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " " ...	1893	....	226,422 17	162,690 42
" " " ...	1894	....	226,891 06	158,533 83
" " " ...	1895	....	232,905 19	149,654 78
" " " ...	1896	....	225,138 56	146,476 54
" " " ...	1897	....	240,489 90	153,443 13
" " " ...	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " " ...	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
" " " ...	1900	53,546 02	220,931 81	174,738 73
" " " ...	1901	280,173 93	261,766 24	193,883 48
" " " ...	1902	475,997 94	270,159 97	197,999 93
" " " ...	1903	829,414 18	259,637 82	217,714 24
" " " ...	1904	698,877 47	335,695 44	234,390 03
" " " ...	1905	591,412 65	370,464 44	217,330 61
" " " ...	1906	496,124 89	294,253 16	257,270 57
" " " ...	1907	91,710 52	283,148 50	215,434 97
" " " ...	1908	390,461 83	399,947 79	304,579 83
" " " ...	1909	561,206 90	400,330 41	311,319 63
" " " ...	1910	206,396 97	427,283 73	319,074 74
" " " ...	1911	94,320 56	424,104 00	337,419 55
" " " ...	1912	128,011 91	449,962 91	367,203 39
" " " ...	1913	103,001 03	489,972 34	389,474 07
" " " ...	1914	129,574 95	571,415 37	409,616 74
" " " ...	1915	570,530 70	598,226 97	415,495 44
" " " ...	1916	1,350,472 73	545,020 62	390,926 82
Total...........................	.....	10,841,372 44	12,156,003 60	8,548,415 60

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

PONT DE QUÉBEC.

——	Année.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération........	1909	....	
" " " "	1910	....	422,867 12
" " " "	1911	227,563 40	111,788 02
" " " "	1912	603,293 07	....
" " " "	1913	1,512,825 96	....
" " " "	1914	2,604,105 61	....
" " " "	1915	2,816,305 14	....
" " " "	1916	2,746,813 70	....
Total....................................		10,510,906 84	534,655 14
Moins le montant reçu de la Phœnix Bridge Co. 1910............	....	....	100,000 00
Total....................................	....	*10,510,906 84	434,655 14

Frais comme ci-dessus..		$ 10,510,906 84
A ajouter les sommes payées par le ministère des Finances et non comprises ci-haut :—		
Somme garantie par la Loi 1903, chap. 54..................................	6,424,781 00	
Somme payée à la province de Québec..	250,000 00	
Somme payée à la ville de Québec	300,000 00	
Somme payée à Emile Tanguay, en vertu d'un jugement de la Cour Suprême	485 20	6,975,266 20
		$17,486,173 04
Moins la somme reçue de la Phœnix Bridge Co................................		100,000 00
S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1916..............................		$17,386,173 04
Auxquels il faut ajouter la dépense au compte du Revenu 1909 et 1910........	534,655 14	
A ajouter également la somme payée pour les subsides 1901, 1902 et 1903.....	374,353 33	909,008 47
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1916................................		$ 16,477,164 57

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération........	1915	....	24,694 75	21,717 24
" " " "	1916	....	90,757 13	54,765 21
Total..............................	......	....	115,451 88	*76,482 45

Le revenu actuel de l'exercice est de $57,742.71, une somme de $2,977.51 ayant été déduite pour régler l'excédent du revenu de 1914-15.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

TERRITOIRE DU YUKON.

(Chemin de fer Stikine-Teslin.)

——	Année.	Construction.
		$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération..................................	1902	283,323 55
Total..	....	*283,323 55

* Compris dans les Comptes publics, bilan 1902-1903, page 6.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les sommes dépensées à compte du capital pour les chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial, page 47-48	106,015,832 36	
Cap-Breton, page 44	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow, page 51	1,849,063 21	
Prolongement Est, page 45	1,324,042 81	
Comté de Drummond, page 45	1,464,000 00	
Ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 49	333,942 72	
Canada-Est, page 42	819,000 00	
Total		115,766,650 24
Embranchement de Carleton, page 41		48,410 48
Ile-du-Prince-Edouard, page 52		10,841,372 44
Pacifique-Canadien, page 43		62,789,776 09
Annapolis et Digby, page 42		660,683 09
Territoire du Yukon (chemin de fer Stikine-Teslin), page 54		283,323 55
National Transcontinental, page 50		159,881,197 46
Wagon du Gouverneur général		71,538 82
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, page 46		15,749,908 43
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, page 49		3,837 47
Chemin de fer du Nouv.-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard p. 51		224,211 28
Total		366,320,919 35
Mémoire re Récapitulation—Chemins de fer.		
Coût total d'après l'état ci-dessus		366,320,919 35
Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, chemin de fer Intercolonial, *voir* état, page 48		296,872 90
Conforme au coût total de la construction, d'après l'état, page 56		*366,617,792 25

*Sommes payées pour le pont de Québec, page 53, et le montant des divers déboursés, page 57, non compris dans le tableau ci-dessus.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	......	13,881,460 65	....	....
" depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
" " "	1900	3,309,130 42	4,665,228 06	4,774,161 87
" " "	1901	3,922,989 37	5,739,051 54	5,213,381 24
" " "	1902	5,386,611 24	5,861,099 54	5,918,990 43
" " "	1903	3,083,680 86	6,474,134 20	6,584,598 77
" " "	1904	2,619,059 86	7,599,958 57	6,627,255 51
" " "	1905	6,125,481 79	8,906,154 35	7,050,892 11
" " "	1906	6,102,565 74	7,893,653 49	7,950,552 97
" " "	1907	7,174,370 17	6,328,745 65	6,509,186 49
" " "	1908	23,684,005 25	9,595,295 43	9,534,569 04
" " "	1909	29,414,227 34	9,764,586 51	8,894,420 42
" " "	1910	21,505,975 91	9,095,903 96	9,647,963 71
" " "	1911	24,532,466 18	10,037,878 77	10,249,394 38
" " "	1912	23,108,805 52	11,074,852 80	11,034,165 83
" " "	1913	17,375,968 10	12,499,925 65	12,442,203 46
" " "	1914	21,628,095 15	13,559,225 45	13,394,317 37
" " "	1915	21,865,663 92	12,474,453 85	12,149,257 32
" " "	1916	21,155,255 19	19,407,380 22	18,427,908 05
Total	......	*366,657,792 52	237,703,772 09	224,854,539 86

* Montant total payé sur la construction	$345,502,537 06
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton	40,000 00
Coût total de la construction	†$345,462,537 06

* Le montant payé pour le pont de Québec et celui des dépenses sur le capital, page 57, ont été déduits et ne sont pas inclus.

† Conforme au montant dépensé sur le compte du capital sur les chemins de fer, *voir* page 55.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 25 juillet 1916.

W. C. LITTLE,
Comptable.

DÉPENSES GÉNÉRALES POUR CHEMINS DE FER.

ETAT indiquant les dépenses annuelles depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1916.

—	Exercice terminé.	Capital.	Recettes.	Revenu.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	......	....	....	....	....
" depuis " 1868 à	1876	....	....	....	....
" " "	1877	....	....	43,639 97	43,639 97
" " " 1878 à	1883	....	....	....	....
" " "	1884	....	62,256 58	....	62,256 58
" " "	1885	....	11,003 38	....	11,003 38
" " "	1886	....	10,383 59	....	10,383 59
" " "	1887	....	23,545 34	....	23,545 34
" " "	1888	....	22,898 90	....	22,898 90
" " "	1889	....	16,552 64	....	16,552 64
" " "	1890	....	50,909 74	....	50,909 74
" " "	1891	....	16,314 41	....	16,314 41
" " "	1892	....	19,062 51	....	19,062 51
" " "	1893	....	4,313 73	....	4,313 73
" " "	1894	....	4,855 11	....	4,855 11
" " "	1895	....	13,221 27	....	13,221 27
" " "	1896	....	6,562 20	....	6,562 20
" " "	1897	....	5,118 99	....	5,118 99
" " "	1898	....	8,327 96	1,400 00	9,727 96
" " "	1899	....	67,005 86	....	67,005 86
" " "	1900	....	33,496 99	....	33,496 99
" " "	1901	....	28,658 78	....	28,658 78
" " "	1902	....	21,752 58	....	21,752 58
" " "	1903	....	15,570 43	....	15,570 43
" " "	1904	....	85,353 17	....	85,353 17
" " "	1905	....	97,507 00	....	97,507 00
" " "	1906	....	99,018 80	....	99,018 80
" " "	1907	....	92,115 62	....	92,115 62
" " "	1908	....	178,266 39	....	178,266 39
" " "	1909	....	181,615 90	....	181,615 90
" " "	1910	....	200,329 52	....	200,329 52
" " "	1911	....	218,178 85	1,000 00	219,178 85
" " "	1912	....	257,670 45	3,950 00	261,620 45
" " "	1913	....	360,812 49	4,500 00	365,312 49
" " "	1914	18,000 00	384,018 59	11,300 00	413,318 59
" " "	1915	....	376,602 43	23,000 00	399,602 43
" " "	1916	....	316,479 82	1,400 00	317,879 82
Total	......	18,000 00	3,289,780 02	90,189 97	3,397,969 99

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

DÉPENSES GÉNÉRALES POUR CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ETAT indiquant les dépenses pour chemins de fer et canaux depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1916.

—	Exercice terminé.	Capital.	Recettes.	Revenu.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	......	....	....	....	....
" depuis " 1868 à	1878	....	232,839 35	69,113 66	301,953 01
" " " 1879 à	1892	....	....	....	....
" " "	1893	....	28,640 93	....	28,640 93
" " "	1894	....	15,746 31	....	15,746 31
" " "	1895	....	19,304 87	....	19,304 87
" " "	1896	....	25,194 21	....	25,194 21
" " "	1897	....	25,142 90	·597 39	25,740 29
" " "	1898	....	28,042 10	....	28,042 10
" " "	1899	....	22,085 19	....	22,085 19
" " "	1900	....	22,802 18	....	22,802 18
" " "	1901	....	33,986 68	....	33,986 68
" " "	1902	....	34,138 50	....	34,138 50
" " "	1903	....	35,398 00	....	35,398 00
" " "	1904	....	36,262 32	....	36,262 32
" " "	1905	....	38,660 52	....	38,660 52
" " "	1906	....	37,484 64	....	37,484 64
" " "	1907	....	34,183 75	....	34,183 75
" " "	1908	....	45,115 99	....	45,115 99
" " "	1909	....	20,912 04	....	20,912 04
" " "	1910	....	4,706 79	....	4,706 79
" " "	1911	....	2,369 52	....	2,369 52
" " "	1912	....	2,922 06	....	2,922 06
" " "	1913	....	9,338 17	....	9,338 17
" " "	1914	....	5,671 08	....	5,671 08
" " "	1915	....	2,324 14	....	2,324 14
" " "	1916	....	332,305 88	....	322,305 88
Total...........	......	....	1,085,578 12	69,711 05	1,155,289 17

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les dépenses et les recettes totales du ministère des Chemins de fer et Canaux avant et depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1916.

	$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES		$ 852,370,850 78
Dépenses pour chemins de fer	$667,999,534 33	
" pour le pont de Québec	10,945,561 98	
" pour subvention aux chemins de fer	74,157,831 59	
" pour les canaux	158,112,633 71	
" générales	1,155,289 17	
Dépenses totales		852,370,850 78
Classification des DÉPENSES EN GÉNÉRAL—		
Au compte du capital	495,761,424 84	
" du revenu	268,352,006 15	
" des recettes	14,099,588 20	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer, page 69	74,157,831 59	
Dépenses totales		852,370,850 78
Classification des DÉPENSES EN DÉTAIL—		
Chemins de fer—		
Capital, *voir* pages 55 et 57	366,635,892 25	
Recettes, *voir* pages 47, 48 et 57	3,569,780 02	
Revenu, *voir* pages 56 et 57	237,703,962 06	
		607,999,534 33
Pont de Québec—		
Capital, *voir* page 53	10,510,906 84	
Recettes, *voir* page 53	434,655 14	
		10,945,561 98
Subventions aux chemins de fer, *voir* pages 60 à 71	74,157,831 59	74,157,831 59
Canaux—		
Capital, *voir* pages 37, 38 et 41	118,614,725 75	
Recettes, *voir* pages 37, 38 et 41	9,009,574 92	
Revenu, *voir* pages 37, 38 et 41	30,488,333 04	
		158,112,633 71
Dépenses générales—		
Recettes, *voir* page 58	1,085,573 12	
Revenu, *voir* page 58	69,711 05	
		1,1552,98 17
Dépenses totales		852,370,850 78
Classification des dépenses aux comptes du capital et du fonds consolidé—		
Chemins de fer—		
Capital, y compris le pont de Québec	377,146,699 09	
Fonds consolidé (recettes et revenu) — Subventions aux chemins de fer, etc	315,956,228 81	
		693,102,927 90
Canaux—		
Capital	118,641,755 75	
Fonds consolidé (recettes et revenu)	39,479,907 96	
		158,112,633 71
Dépenses générales—		
Fonds consolidé (recettes et revenu)	1,155,289 17	1,155,289 17
Dépenses totales		852,370,850 78
Recettes totales perçues du 1er juillet 1867 au 31 mars 1916—		
Chemins de fer, *voir* page 56	224,854,539 86	
Canaux, *voir* page 37	16,203,848 18	
Recettes totales		$241,958,388 04

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ÉTATS

I.---État indiquant les subsides votés pour les chemins de fer et payés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

II.---Etat indiquant les subsides votés pour les chemins de fer et payés, du 1er juillet 1873 au 31 mars 1916.

ETAT indiquant le chiffre de subventions accordées aux chemins de fer pendant l'année terminée le 31 mars 1916.

Nom du chemin de fer.		Montant.
CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK (autrefois le chemin de fer Restigouche et Western)—		
De Campbellton en allant vers Grand-Falls.. .. ..$		791 93
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER QUÉBEC CENTRAL—		
D'un endroit (31·34 milles de Saint George) dans la paroisse de Sainte-Sabine, comté de Bellechasse, à un endroit dans le township de Dionne, comté de l'Islet..		43,161 60
COMPAGNIE CANADIAN NORTHERN ONTARIO RAILWAY—		
D'Ottawa, Ontario à Port-Arthur, Ontario..		495,604 83
COMPAGNIE KETTLE VALLEY RAILWAY—		
D'un endroit sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à ou près de Penticton jusqu'à Midway, C.-B.. .. ..$	173,168 54	
D'un endroit sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à environ 25 milles au sud de Merritt, jusqu'à un endroit sur le fleuve Fraser près de la station de Hope..	37,522 95	
Pont sur le fleuve Fraser près de Hope, C.-B..	250,000 00	
		460,691 49
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN—		
Entre Gimli et l'extrémité sud du pont sur la rivière Icelandic..		80,032 00
COMPAGNIE ALBERTA CENTRAL RAILWAY—		
De Red-Deer à Rocky-Mountain-House..		75,000 00
COMPAGNIE CANADIAN NORTHERN PACIFIC RAILWAY—		
De la passe de Yellowhead à Vancouver et à l'embouchure du fleuve Fraser..		244,889 57
		$1,400,171 42

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 25 juillet 1916.

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant. $ c.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1909. $ c.
46 Vic., chap. 25	156,800 00	1	Chemin de fer International, Québec	156,800 00
53 " 2				
45 " 14	384,000 00			
46 " 25	80,000 00			
48-49 " 59	96,000 00			
49 " 10	186,295 00			
50 1 " 24	28,800 00			
51 " 3	96,000 00	2	Chemin de fer Québec et du lac St-Jean, Québec	1,233,943 50
52 " 3	64,000 00			
53 " 2	40,000 00			
54-5 " 8	5,250 00			
57-8 " 4	44,800 00			
46 " 24	89,600 00			
49 " 10	70,000 00	3	Kingston, Napanee et Western, Ry., autrefois Napanee, Tamworth et Quebec Ry., Ontario	
50-1 " 24	12,800 00			
52 " 3	32,000 00			208,732 80
55-6 " 5	64,000 00			
47 " 8	272,000 00			
51 " 3	41,000 00	4	Pontiac Pacific Junction Railway, Québec	193,578 00
53 " 2	24,000 00			
46 " 25	115,200 00			
47 " 8	76,800 00	5	Caraquette Railway, N.-B.	224,000 00
50-1 " 24	32,000 00			
47 " 8	32,000 00			
49 " 10	57,600 00			
52 " 3	22,400 00	6	Canadian-Northern Quebec Ry Co., autrefois Great-Northern Ry, Québec	
53 " 2	48,000 00			814,658 71
56 " 2	47,000 00			
57-8 " 4	70,400 00			
7-8 Ed. VII 63	*			
47 " 8	48,000 00	7	Chemin de fer Kingston et Pembroke Ry., Ontario	48,000 00
45 " 14	660,000 00			
46 " 26	660,000 00	8	Northern et Pacific Junction Railway, Québec	1,320,000 00
53 " 2				
47 " 8	128,000 00			
48-9 " 59	19,200 00			
49 " 10	32,000 00	9	Canada-Eastern, Ry., autrefois Northern et Western Ry., N.-B., y compris également Chatham Branch Ry	
48-9 " 59	24,439 84			
51 " 3	140,800 00			374,839 84
57-8 " 4	35,200 00			
62-3 " 7	*			
47 " 8	60,342 00	10	Quebec Central Railway, Québec	403,980 69
51 " 3				
7-8 " 63				
53 " 2	288,000 00			
48-9 " 59	72,000 00	11	Montreal and Sorel Railway, Québec	93,757 57
53 " 2	40,000 00			
48-9 " 59	30,000 00			
50-1 " 24	64,000 00	12	Montreal and Champlain Junction Ry., Québec	103,600 00
51 " 3	9,600 00			
46 " 25	38,400 00	13	Elgin Petitcodiac et Havelock Railway, N.-B.	82,652 82
51 " 3	44,252 82			
47 " 8	22,400 00	14	St-Louis and Richibucto Railway, N.-B.	22,400 00
48-9 " 59	96,000 00			
49 " 10	38,400 00	15	Canada Atlantic Railway, Ontario	282,355 20
50-1 " 24	180,000 00			
47 " 6	750,000 00	16	Esquimalt and Nanaïmo, C.-B.	750,000 00
47 " 8	96,000 00	17	Erie and Huron Railway, Ontario	96,000 00
46 " 25	320,000 00			
47 " 8	300,000 00	18	Baie des Chaleurs Railway, Québec	620,000 00
52 " 3				
			A reporter	7,029,299 13

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

desquels des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1916.

Paiements. 1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.	1912-1913.	1913-1914.	1914-1915	1915-1916.	Total au 31 mars 1916.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
							156,800 00	1
			27,520 00				1,261,463 50	2
							208,732 80	3
							193,578 00	4
							224,000 00	5
55,449 60	164,172 29	144,608 51	86,468 03				1,265,357 14	6
							48,000 00	7
							1,320,000 00	8
							374,839 84	9
		129,320 61		8,576 00			541,877 30	10
							93,757 57	11
							103,600 00	12
							82,652 82	13
							22,400 00	14
							282,355 20	15
				365,440 00		405,120 00	1,520,560 00	16
							96,000 00	17
							620,000 00	18
55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00		405,120 00	8,415,974 17	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées — Par quelle loi.	Subventions accordées — Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 juin 1909.
	$ c.			$ c.
			Report	7,084,748 73
48-9 Vic., c. 59	118,400 00	1	Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard, N.-B.	113,440 00
50-1 " 24	217,600 00	2	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec, à présent chemin de fer des Laurentides	217,600 00
49 " 10	11,200 00	3	L'Assomption, Québec	11,200 00
49 " 10	32,000 00	4	Grand-Oriental, Québec	40,345 00
50-1 " 24	96,000 00			
56 " 2	64,000 00			
53 " 2	37,500 00			
47 " 8	160,000 00	5	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario	144,000 00
52 " 3				
49 " 10	96,000 00	6	Bouctouche et Moncton, N.-B	101,600 00
50-1 " 24	6,400 00			
47 " 8	51,200 00	7	Albert-Sud, N.-B.	50,460 00
52 " 3				
50-1 " 24	65,200 00	8	Colonisation du Lac Témiscamingue, Québec	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00			
49 " 10	38,400 00	9	Joggins, N.-E.	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00			
45 " 14	240,000 00	10	Témiscouata, N.-B., et Québec	645,950 00
48-9 " 58	258,000 00			
51 " 3	100,000 00			
53 " 2	51,200 00			
48-9 " 50	44,800 00	11	Leamington et Saint-Clair, Ontario	51,200 00
50-1 " 24	6,400 00			
59 " 10	16,000 00	12	Toronto, Grey et Bruce, Ontario	14,656 00
50-1 " 24	22,400 00	13	Compagnie de Chaux du Canada, Québec	15,360 00
49 " 10	256,000 00	14	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec	256,000 00
53 " 2				
50-1 " 24	96,000 00	15	Comté de Drummond, Québec	423,936 00
52 " 3	14,400 00			
53 " 2	76,800 00			
57-8 " 4	96,000 00			
48-9 " 59	128,000 00	16	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario	140,800 00
53 " 2				
54-5 " 8	64,000 00			
57-8 " 4				
49 " 10	32,000 00	17	Montréal et Lac Maskinongé, Québec	41,280 00
53 " 2	10,200 00			
50-1 " 24	54,400 00	18	Norfolk-Sud, Ontario	54,400 00
50-1 " 24	51,200 00	19	Jonction de Guelph, Ontario	46,000 00
48-9 " 54	22,400 00	20	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	21,888 00
49 " 19				
49 " 10	108,800 00	21	Hereford, Québec	155,200 00
52 " 0	48,000 00			
50-1 " 23	118,400 00	22	Lac-Erié et Rivière Détroit, Ontario	475,851 00
55-6 " 4	224,000 00			
62-3 " 5	*			
50-1 " 27	62,400 00	23	Jonction de Beauharnois, Québec	62,400 00
56 " 4				
50-1 " 24	138,400 00	24	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario	38,400 00
55-6 " 5	108,000 00			
57-8 " 4	108,800 00			
52 " 3	30,000 00	25	Cie du pont de ch. de f. Fredericton et Ste-Marie, N.-B.	30,000 00
50-1 " 24	9,600 00	26	Embranchement de Harvey, N.-B.	5,553 57
55-6 " 5	240,000 00	27	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.	235,200 00
61 " 1				
50-1 " 24	44,800 00	28	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, N.-E.	39,850 00
52 " 3	19,200 00	29	Pontiac et Renfrew, Ontario	13,600 00
52 " 3	54,400 00	30	Mille-Isles, Ontario	29,840 00
63 4 " 8				
			A reporter	10,908,594 25

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1915.—*Suite.*

Paiements. 1909-10.	1910-11.	1911-12	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-16.	Total au 31 mars 1916.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
164,172 39	273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	43,164 60	8,459,135 77	
....	....	....	....	....	....	....	113,440 00	1
....	....	....	....	....	....	....	217,600 00	2
....	....	....	....	....	....	....	11,200 00	3
....	....	....	....	....	....	....	40,345 00	4
....	....	....	....	....	....	....	144,000 00	5
....	....	....	....	....	....	....	101,600 00	6
....	....	....	....	....	....	....	50,460 00	7
....	....	....	....	....	....	....	310,335 95	8
....	....	....	....	....	....	....	37,500 00	9
....	....	....	....	....	....	....	645,950 00	10
....	....	....	....	....	....	....	51,200 00	11
....	....	....	....	....	....	....	14,656 00	12
....	....	....	....	....	....	....	15,360 00	13
....	....	....	....	....	....	....	256,000 00	14
....	....	....	....	....	....	....	423,936 00	15
....	....	....	....	....	....	....	140,800 00	16
....	....	....	....	....	....	....	41,280 00	17
....	....	....	....	....	....	....	54,400 00	18
....	....	....	....	....	....	....	46,000 00	19
....	....	....	....	....	....	....	21,888 00	20
....	....	....	....	....	....	....	155,200 00	21
....	....	....	....	....	....	....	475,851 00	22
....	....	....	....	....	....	....	62,400 00	23
....	....	....	....	....	....	....	38,400 00	24
....	....	....	....	....	....	....	30,000 00	25
....	....	....	....	....	....	....	5,553 57	26
....	....	....	....	....	....	....	235,200 00	27
....	....	....	....	....	....	....	39,850 20	28
....	....	....	....	....	....	....	13,600 00	29
....	....	....	....	....	....	....	29,840 00	30
164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	43,161 60	12,282,981 29	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Nombre.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1909.
	$ c.			$ c.
			Report	10,908,594 25
52 Vic., chap. 3	96,000 00	1	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec	96,000 00
56 " 3				
52 " 3	375,000 00	2	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00
50-1 " 24	57,600 00	3	Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ontario	57,600 00
57-8 " 4				
51 " 3	287,200 00	4	Port-Arthur, Duluth et l'ouest d'Ontario	271,200 00
53 " 2				
50-1 " 24				
53 " 2				
54-5 " 8	192,000 00	5	Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00
57-8 " 4				
50-1 " 24	44,800 00	6	Vallée de la Cornwallis, N.-E.	44,800 00
52 " 3				
52 " 3	320,000 00			
57-8 " 6	64,000 00	7	Ottawa, Nord et de l'Ouest, Québec (autrefois Ottawa et Gatineau)	
60-1 " 4	*			414,931 20
47 " 8				
51 " 3				
52 " 3	83,612 00			
53 " 2	142,400 00	8	Central, N.-B.	226,012 5
57-8 " 4	48,000 00			
61 " 1				
62-3 " 1				
53 " 2	361,270 00	9	Montréal et Occidental, Québec	361,270 00
52 " 3	128,000 00	10	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario	152,800 00
57-8 " 4	64,000 00	11	Shuswap et Okanagan, C.-B.	163,200 00
52 " 3	163,200 00			
54-5 " 8	89,600 00			
53 " 2	35,200 00	12	Vallée de la Tobique, N.-B.	134,016 00
55-6 " 5	9,600 00			
53 " 2	112,000 00	13	Colombie et Kootenay, C.-B.	88,800 00
53 " 2	35,200 00	14	Jonction de Waterloo, Ontario	32,800 00
53 " 2	99,200 00	15	Montagne d'Orford, Québec	192,942 50
53 " 2	57,600 00	16	Saint-Laurent et Adirondack, Québec	149,481 60
55-6 " 5	25,024 00			
55-6 " 5	*40,000 00	17	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E.	39,840 00
56 " 2	102,400 00	18	Comtés-Unis, Québec	188,816 00
57-8 " 4	102,400 00			
55-6 " 5	*21,600 00	19	Cie de ch. de f. de jct. des carrières de Philipsburg, Q.	23,712 00
55-6 " 5	*430,400 00	20	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario	779,712 00
56 " 2	67,200 00			
57-8 " 4	38,400 00	21	Montford et de Colonisation, Québec	167,440 00
60-1 " 4	66,000 00			
55-6 " 5	48,000 00	22	Lotbinière et Mégantic, Québec	96,000 00
57-8 " 4	48,000 00			
56 " 2	48,000 00	23	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié, Ont.	39,744 00
55-6 " 5	80,000 00	24	Pac.-Canadien, Revelstoke au lac La-Flèche, C.-B.	80,000 00
57-8 " 4	121,600 00	25	Nakusp et Slocan, C.-B.	117,760 00
55-6 " 5	89,600 00	26	Dominion Coal Company, N.-E.	87,808 00
56 " 2	22,400 00	27	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa, Ontario.	22,400 00
57-8 " 4	*51,200 00	28	Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, Ontario	117,431 48
56 " 2	*11,200 00	29	Saint-Stephen et Milltown, N.-B.	14,848 00
57-8 " 4	*38,400 00	30	Cie de chemin de fer de la Rive de golfe, N.-B.	53,699 20
57-8 " 4	9,000 00	31	Cap de la Madeleine, Québec	7,424 00
56 " 2	32,000 00	32	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Nord, Ontario.	30,720 00
*	*	33	Ligne côtière de la N.-E., maint. Halifax et Yarmouth	160,000 00
*	*	34	Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario.	262,384 00
			A reporter	16,151,186 77

des contrats ont été passés et des versements faits jusqu'au 31 mars 1916—*Suite.*

Paiements. 1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-17.	Total au 31 mars 1916.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	...	405,120 00	43,161 60	12,282,981 29	
...	...	...	...	...	...	...	96,000 00	1
...	...	...	...	...	...	...	375,000 00	2
...	...	...	...	...	...	...	57,600 00	3
...	...	...	...	...	...	...	271,200 00	4
...	...	...	...	...	...	...	192,000 00	5
...	...	...	...	...	...	...	44,800 00	6
...	...	...	...	...	...	...	414,931 20	7
...	...	...	...	...	...	...	226,012 54	8
...	...	...	...	...	...	...	361,270 00	9
...	...	...	...	...	...	...	152,800 00	10
...	...	...	...	...	...	...	163,200 00	11
...	...	...	...	...	...	...	134,016 00	12
...	...	...	...	...	...	...	88,800 00	13
...	...	...	...	...	...	...	32,800 00	14
...	...	...	...	9,984 00	...	...	202,926 50	15
...	...	...	...	...	...	...	149,481 60	16
...	...	...	...	...	...	...	39,840 00	17
...	...	...	...	...	...	...	188,816 00	18
...	...	...	...	...	...	...	23,712 00	19
...	...	...	...	...	...	...	779,712 00	20
...	...	...	...	...	...	...	167,440 00	21
...	...	...	...	...	...	...	96,000 00	22
...	...	...	...	...	...	...	39,744 00	23
...	...	...	...	...	...	...	80,000 00	24
...	...	...	...	...	...	...	117,760 40	25
...	...	...	...	...	...	...	87,808 00	26
...	...	...	...	...	...	...	22,400 00	27
...	...	...	...	...	32,640 00	...	150,071 48	28
...	...	...	...	...	...	...	14,848 00	29
...	...	...	...	...	...	...	53,699 20	30
...	...	...	...	...	...	...	7,424 00	31
...	...	...	...	...	...	...	30,720 00	32
...	...	...	...	...	...	...	160,000 00	33
...	...	...	...	...	...	...	262,384 00	34
164,172 29	273,929 12	113,988 03	384,000 00	32,640 00	405,120 00	43,161 60	17,568,197 81	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

SUBVENTIONS ACCORDÉES		Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1909.
Par quelle loi.	Montant.			
	$ c.			$ c.
			Report..........................	16,151,186 77
60-61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	1	Ch. de fer Pacifique-Canadien, C.-B. (Défilé du Nid-de-Corbeau)..	3,404,720 00
60-61 " 4 63 " 3	500,000 00	2	Ch. de fer Grand-Tronc "Pont Victoria," Québec....	500,000 00
7-8 Ed. VII, 63	*	3	Ch. de fer International du Nouveau-Brunswick, autrefois le Restigouche and Western Ry............	368,257 67
*	*	4	Ch. de fer Est Richelieu, P.Q..........................	69,952 00
7-8 Ed. VII, 63 *	*	5	" South Shore (Montreal Quebec and Southern)..	246,655 36
*	*	6	Ch. de fer Pembroke-Southern, Ontario..............	64,000 00
*	*	7	" Massawippi, Québec..................	5,376 00
*	*	8	" Inverness and Richmond, N.-E. ; actuellement "Inverness Ry. and Coal Co."...............	368,545 97
*	*	9	Ch. de fer Canadian-Northern, Ontario, Manitoba et les territoire du Nord-Ouest........................	1,909,132 00
6-7 Ed. VII, 40	*	10	Ch. de fer Pacifique-Canadien. (Embranch. de Pipestone)..	160,000 00
*	*	11	Ch. de fer Central-Ontario, Ontario..................	179,466 00
	*	12	Cie Midland, Railway, N.-E........................	399,060 40
63-3 Vic., chap. 7 63-4 " 8	1,000,000 00	13	Cie du pont de Québec, Québec........................	374,353 33
*		14	Cie du ch. de fer St-Mary River, T. N.-O............	148,094 00
60-1 Vic., chap. 4 63-4 " 2	212,500 00	15	Cie du ch. de fer Pontiac and Pacific and Ottawa and Gatineau (Pont interprovincial sur la riv. Ottawa).	212,500 00
1 Ed. VII, chap. 7	*	16	Ch. de fer Atlantic and Lake Superior, Québec.......	144,969 02
1 " 7	*	17	" Montreal and Province Line, Québec.....	58,560 00
62-3 Vic., chap. 7	*	18	" York and Carleton, N.-B..................	32,896 00
62-3 " 7 63-4 " 8 1 Ed. VII, chap. 7	*	19	" Algoma-Central and Hudson Bay, Ontario	924,976 00
*	*	20	" Cap Breton Extension, N.-E.............	182,400 00
*	*	21	" Can.-Pac. (Embr. Kootenay et Arrowhead)	153,866 00
*	*	22	" " (" Selkirk)..................	83,200 00
*	*	23	" " (" Dyment)..................	22,336 00
*	*	24	" " (" Waskada)..................	64,000 00
9-10 Ed. VII, 51	*	25	Cie de ch. de fer Algoma Eastern ; autrefois Manitoulin and North Shore, Ont........................	32,000 00
*	*	26	Ch. de fer Bay of Quinte, Ontario..................	141,722 45
*	*	27	" Bruce Mines and Algoma, Ont.............	53,920 00
*	*	28	Cie de ch. de fer Maganetawan, Ont..................	3,552 00
	*	29	" Canadian-Northern, Québec, autrefois Châteauguay and Northern, Québec..............	391,819 75
*	*	30	Cie du ch. de fer Pacifique-Can. (Emb. Pheasant Hill	435,200 00
*	*	31	" Halifax and Southwestern, N.-E...	1,238,450 00
*	*	32	" Northern Colonization, Québec. . .	202,080 00
*	*	33	" N.-Brunswick, Coal and Ry., N.-B.	48,000 00
*	*	34	" Schomberg and Aurora, Ont.........	46,144 00
*	*	35	" Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool, O.	185,173 06
*	*	36	" Middleton and Victoria Beach, N.-E.	125,760 00
Ed. VII, chap. 57	*	37	Cie Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Ry.	300,800 00
4 " 34	*	38	Ch. de fer Pacifique-Can. (Emb. de Staynerville)	13,024 00
6 " 43	*	39	" Klondike Mines..........................	197,184 00
6 " 43	*	40	Cie du ch. de fer Kettle Valley, C.-B................	97,771 00
6 " 43	*	41	Cie Colchester Coal and Ry., N.-E..................	12,800 00
3 " 57	*	42	Cie Minudie Coal, N.-E............................	18,544 00
6 " 43 9-10 " 51	*	43	Cie du ch. de fer Atlantic, Quebec & Western, P.Q...	156,672 00
6 " 43	*	44	" Napierville Junction, P.Q.........	173,440 00
6-7 " 40	*	45	" Edmonton, Yukon and Pac., Alb..	91,200 00
6-7 " 40 7-8 " 63	*	46	" Canadian-Northern, Ontario......	1,316,096 00
			A reporter..........................	32,066,720 23

† De cette somme, le montant de $16,164.43 se rapportait aux subsides acco dés au chemin de fer Montréal et Sorel.

des contrats ont été passés et des versements faits jusqu'au 31 mars 1916—*Suite.*

PAIEMENTS.							Total au 31 mars 1915.	Numéro.
1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-16.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
164,172 29	273,929 12	113,988 03	384,000 00	32,640 00	405,120 00	43,161 60	17,568,197 81	
...	...	...	...	...	...	...	3,404,720 00	1
...	...	...	...	...	...	...	500,000 00	2
187,494 40	169,536 00	...	...	...	...	791 93	726,080 00	3
...	...	...	...	...	...	...	69,952 00	4
184,320 00	60,000 00	23,835 70	...	...	...	...	†514,811 06	5
...	...	...	...	...	...	...	64,000 00	6
...	...	...	...	...	...	...	5,376 00	7
...	...	...	...	...	...	...	368,545 97	8
...	...	...	...	...	...	...	1,909,132 00	9
...	...	...	...	...	...	...	160,000 00	10
...	24,601 32	826 17	...	969 30	...	...	205,862 79	11
...	...	...	...	...	...	...	399,060 40	12
...	...	...	...	...	...	...	374,353 33	13
...	...	...	...	...	...	...	148,094 00	14
...	...	...	...	...	...	...	212,500 00	15
...	...	...	...	...	18,449 17	...	*a*163,418 19	16
...	...	...	...	...	...	...	58,560 00	17
...	...	...	...	...	...	...	32,896 00	18
...	...	133,584 00	394,859 44	456,304 00	138,980 56	...	2,048,704 00	19
14,400 00	...	...	...	...	...	...	196,800 00	20
...	...	...	...	...	...	...	153,866 00	21
...	...	...	...	...	...	...	83,200 00	22
...	...	...	...	...	...	...	22,336 00	23
...	...	...	...	...	...	...	64,000 00	24
...	68,638 72	...	254,089 40	179,897 01	13,022 87	...	547,648 00	25
...	...	...	...	...	...	...	141,722 45	26
...	...	...	...	...	...	...	53,920 00	27
...	...	...	...	...	...	...	3,552 00	28
...	...	...	...	...	...	...	391,819 75	29
...	...	...	...	...	...	...	435,200 00	30
...	...	...	...	...	...	...	1,238,450 93	31
153,120 00	...	...	...	...	...	...	355,200 00	32
...	...	...	...	...	...	...	48,000 00	33
...	...	...	...	...	...	...	46,144 00	34
...	...	...	...	...	...	...	185,173 06	35
...	...	...	...	...	...	...	125,760 00	36
...	...	...	...	...	...	...	300,800 00	37
...	...	...	...	...	...	...	13,024 00	38
...	...	...	...	...	...	...	197,184 00	39
...	...	148,800 00	107,138 40	699,389 60	369,497 28	460,691 49	1,883,288 29	40
...	...	...	...	...	...	...	12,800 00	41
...	...	...	...	...	...	...	18,544 00	42
208,896 00	31,334 40	91,279 60	414,618 00	...	...	...	902,800 00	43
...	...	...	...	...	...	...	173,440 00	44
...	...	...	...	...	...	...	91,200 00	45
250,982 40	116,889 60	...	...	8,948,809 47	2,243,335 80	495,604 83	14,028,582 10	46
1,163,385 09	744,929 16	512,313 50	1,554,705 24	10,318,009 38	3,288,405 68	1,000,249 85	50,648,718 13	

(*a*) Montant réellement payé après des déductions s'élevant à $1,521.82, faites en 1905-06 (pour remboursements, etc.) à même le total de $146,490.84, déjà rapportés, pour lesquels on a émis des chèques

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. Par quelle loi.	Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1909.
	$ c.			$ c.
			Report............	32,066,720 23
7-8 Ed. VII. c. 63	*	1	Compagnie maritime de charbon et de chemin de fer.	3,200 00
7-8 " 63	*	2	" de ch. de f. Ste-Marie et Ontario-Ouest..	67,344 00
7-8 " 63	*	3	" de chemin de fer de la Côte Nord autrefois de chemin de fer et de houille de Beersville... ...	27,616 00
7-8 " 63	*	4	Compagnie de chemin de fer Saint-Mauric—Trois-Rivières à Grand'Mère..........	112,640 00
7-8 " 63	*	5	Compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.	367,249 00
6 " 43	*	6	Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien—ligne de Teulon à des Rivière des Islandais........	....
7-8 " 63	*	7	Compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien—ligne Moosejaw Nord-Ouest........	....
7-8 " 63	*	8	Compagnie d. ch. de f. Canadien et du Golfe Terminus	....
6-7 " 40	*	9	Chemin de fer de Liverpool et Milton, 5 milles......	....
7-8 " 63	*	10	Compagnie de chemin de fer de Thessalon et du Nord.	....
7-8 " 34	*	11	Compagnie de ch. de fer Vancouver et Lulu Island..	....
7-8 " 51	*	12	Compagnie de chemin de fer Québec et Saguenay..	....
7-8 " 63	*	13	Ch. de fer Can. du Pacifique—de Winnipeg à Gimli.	....
9-10 " 51	*	14	Compagnie de chemin de fer de la Baie Ha Ha	....
2 Geo. V 47 3-4 " 46	*	15	Compagnie de chemin de fer Northern New-Brunswick and Seaboard, N.-B....................	....
2 " 9	*	16	Compagnie de ch. de fer Northern Pacific, C.-B.....	....
2 " 48	*	17	" " Fredericton and Grand Lake. N.-B.	....
2 " 48	*	18	" " Southampton, N.-B..........	....
2 " 48	*	19	" " St. John and Quebec, N.-B..	....
2 " 7 3-4 " 10	*	20	" " Canadian-Northern Alberta, Alta.	....
2 " 48	*	21	" " Central du Canada, P.Q.........	....
3-4 " 53	*	22	" " Temiscaming and Northern Ontario	....
2 " 48	*	23	" " Lac Erie et du Nord, Ont	....
2 " 48	*	24	Ch. de fer Pacifique-Canadien ; pont à Outlook	....
2 " 48	*	25	" " " Edmonton ...	....
3-4 " 46	*	26	" Alberta Central, Alta................	....
2 " 48	*	27	Cie du ch. de fer Kootenay Central, C.-B....	....
3-4 " 46	*	28	Chemin de fer Pacifique-Canadien, de Gimli au pont de la rivière des Islandais..........................	....
			Total.......................	32,644,769 23
37 Vic., chap. 14	186,500 payab. annuellement pend. 20 ans.	29	Ch. de fer Atlantic and Northwestern.....	3,732,000 00
46 " 2 47 " 8	1,525,250 00	30	" Canada Central.	1,525,250 00
48-9 " 58	1,500,000 00	31	Extension du ch. de fer Pacifique-Canadien..........	1,500,000 00
			Total.....	39,402,019 23

* Actes du Parlement, 60-61 Victoria, chap. 4 ; 62-63 Victoria, chap. 7 ; 63-64 Victoria, chap. 8 ; 1 Edouard VII., chap. 7 ; et autres actes postérieurs à date autorisent une subvention de $3,200 par mille lorsque la moyenne du coût ne dépasse pas $15,000 par mille ; et si le coût dépasse cette somme, une autre subvention de cinquante pour cent du montant du coût moyen du nombre de milles subventionnés en sus de $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille.

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1916—*Fin.*

Paiements. 1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.	1915-16.	Total au 31 mars 1916.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1,163,385 09	744,929 16	512,313 50	1,554,705 24	10,318,009 38	3,288,405 68	1,000,249 85	50,648,718 13	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,200 00	1
.....	.....	365 00	.....	.....	.....	.....	67,709 00	2
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27,616 00	3
.....	60,480 00	.....	.....	.....	.....	.....	173,120 00	4
550,551 96	302,679 04	.....	.....	.....	.....	.....	1,220,480 00	5
30,800 00	.....	.....	81,200 00	.....	.....	.....	112,000 00	6
303,360 00	.....	78,432 00	.....	103,682 27	.....	.....	485,474 27	7
.....	144,803 84	65,249 75	.....	.....	.....	.....	210,053 59	8
.....	32,000 00	.....	.....	.....	.....	.....	32,000 00	9
.....	.....	6,112 00	.....	.....	.....	.....	6,112 00	10
.....	.....	61,760 00	.....	.....	.....	.....	61,760 00	11
.....	.....	104,992 00	27,641 60	116,167 68	.....	.....	248,801 28	12
.....	.....	30,176 00	4,346 43	.....	.....	.....	34,522 43	13
.....	.....	.....	148,148 20	66,919 28	16,158 72	.....	231,226 20	14
.....	.....	.....	86,528 00	21,632 00	.....	.....	108,160 00	15
.....	.....	.....	2,705,378 00	2,520,281 00	178,077 80	244.8889 57	5,648,626 37	16
.....	.....	.....	104,996 04	.....	111,579 96	.....	216,576 04	17
.....	.....	.....	48,442 88	32,837 12	.....	.....	81,280 00	18
.....	.....	.....	174,120 96	364,617 42	59,581 32	.....	598,319 70	19
.....	.....	.....	.....	2,832,024 00	262,080 00	.....	3,094,104 00	20
.....	.....	.....	.....	30,145 02	.....	.....	30,145 02	21
.....	.....	.....	.....	2,134,080 00	.....	.....	2,134,080 00	22
.....	.....	.....	.....	135,129 60	.....	.....	135,129 60	23
.....	.....	.....	.....	115,000 00	.....	.....	115,000 00	24
.....	.....	.....	.....	126,000 00	.....	.....	126,000 00	25
.....	.....	.....	.....	119,712 00	209,763 00	75,000 00	404,480 00	26
.....	.....	.....	.....	.....	1,065,856 00	.....	1,065,856 00	27
.....	.....	.....	.....	.....	.....	80,032 00	80,032 00	28
2,048,097 05	1,284,892 04	859,400 25	4,935,507 35	19,036,236 77	5,191,507 48	1,400,171 42	67,400,581 59	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,732,000 00	29
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,525,250 00	30
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,500,000 00	31
2,048,097 05	1,284,892 04	859,400 25	4,935,507 35	19,036,236 77	5,191,507 48	1,400,171 42	†74,157,831 59	

† Ce montant ne comprend pas la subvention de $25,000,000 accordée au chemin de fer Pacifique-Canadien, ni le montant de $660,683.08 dépensé sur le chemin de fer Annapolis et Digby, lesquels deux montants sont compris dans le compte du capital, ni le montant annuel de $219,700 versé au gouvernement provincial de Québec, soit l'intérêt au taux de 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusqu'à 1905, accordé par Victoria, 47, chap. 8 (1884) et le versement annuel de $107,730, intérêt au taux de 4½ pour cent depuis et y compris 1905, sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme a été transférée à la dette publique à titre de passif et est du ressort du ministère des Finances. (Voir Comptes publics, 1898-1916 et page 79, 1898.)

PARTIE II.

RELEVÉS

DU

SECRÉTAIRE LÉGISTE

POUR L'ANNÉE 1915-1916.

I. Contrats de subvention pour l'année terminée le 31 mars 1916.

II. Documents, mis en dossiers au bureau du secrétaire légiste du ministère, pendant l'exercice clos le 31 mars 1816, et touchant les canaux du Dominion et le chemin de fer de la baie d'Hudson, savoir:—

(1) Contrats passés durant l'année.

(2) Baux—pouvoirs hydrauliques et autres propriétés loués.

(3) Baux à la Couronne.

(4) Propriétés cédées à la Couronne et terrains cédés par Elle.

(5) Désistement de dommages.

CONTRRATS DE SUBVENTION pour la construction de ponts passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1916.

CANAL RIDEAU.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Concessionnaire.	Travaux subventionnés.	Arrêté du conseil.	Montant de subvention.
	1915.				
21557	10 août...	La corporation de la cité d'Ottawa.	Subside de $40,000 en aide à la construction d'un pont sur le canal en ligne avec l'avenue Pretoria.	27 juillet 1915.	40,000 00

CANAL WELLAND.

	1916.				$ c.
21777	14 mars ..	La corporation de la cité de St. Catharines.	Subside de $50,000 appliqué au coût de construction d'un pont surélevé sur l'ancien canal immédiatement en dessous du pont actuel de la rue St-Paul, St. Catharines, Ont.	1er mars 1916.	50,000 00

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1916.

CANAL. DE BEAUHARNOIS

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1915.		
21426	1er juin...	Carlton Construction Co., Ltd...	Construction d'ouvrages pour la protection du barrage de l'Etat à Valleyfield, Qué.

CANAL DE CORNWALL.

	1915.		
21445	9 juin....	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Livraison de la superstructure d'un pont métallique à l'ancienne écluse nº 17.
21446	9 " ..	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 4,000 barils de ciment Portland à Cornwall, Ont.

CANAL LACHINE.

	1915.		
21446	9 juin....	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 14,725 barils de ciment Portland.

CANAL RIDEAU.

	1915.		
21446	9 jufn....	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 2,000 barils de ciment Portland.
21365	10 mai....	Canadian Western Lumber Co., Limited.	Livraison de sapin de charpente de la Colombie-Britannique ou Douglas.

CANAL RAPID PLAT.

	1915.		
21446	9 juin....	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 200 barils de ciment Portland à Morrisburg, Ont.

CANAL DE SOULANGES.

	1915.		
21549	15 sept....	Philéas Doré....................	Fournir la pierraille pour le parement du talus sud de la pile conductrice et du brise-lames à l'entrée d'amont du canal.

CANAL SAIN-TPETER'S.

	1915.		
21446	9 juin....	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 16,000 barils de ciment Portland.

CANAL DE LA TRENT.

	1915.		
21335	26 avril...	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Construction d'un pont public tournant sur le canal Lindsay, Ont.
21427	1er juin...	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Construction du tablier d'un pont tournant de ch. de fer à voie simple sur la ligne du C.N.R. sur le canal, divis. de la Severn, à Washago, Ont.
21428	1er juin...	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Construct. de deux ponts tournants, l'un au pont tournant de l'écluse de Port-Severn et l'autre au pont tournant du chemin Muskoka, Ontario.
21429	1er juin...	Dominion Bridge Company, Ltd.	Fournir et monter 12 soupapes à wagons et 12 soupapes cylinériques pour les écluses de la division de la Severn et l'écluse de Bobcaygeon.

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1916—*Fin.*

CANAL DE LA TRENT—*Fin.*

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1915.		
21430	21 mai....	William Hamilton Co., Ltd.....	Fournir, etc., 22 machines de commande, 22 jeux de garnitures d'ancrage, 22 pivots et 10 mortaises pour diverses écluses et aiguilles de pertuis d'urgence, ponts du canal.
21446	9 juin....	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 50,600 barils de ciment Portland.
21611	27 oct.....	William Hamilton Co., Ltd....	Livraison et instal. de conduites de coursiers, de soupapes, d'appar. de comm. et de l'outill. élect. pour le barr. de Swift-Rapids div. de la Severn.
	1916.		
21734	19 fév....	Northern Electric Co., Ltd....	Fournir et installer l'outillage électrique pour le pont tournant à travée traversant le canal à la rue Dundas, Trenton, Ont.

CANAL WELLAND.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1915.		
21316	15 avril...	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 2,500,000 barils de ciment Portland.
21318	14 avril...	Canadian Dredging Co., Ltd...	Enlèv. de l'éboulie d. le canal à env. ½ mille au nord du croisem. du pont de la ligne aér. du ch. de f.
21431	1er juin. ..	The W. E. Dillon Company, Ltd.	Fabric. et livraison de 400 sections d'interrupt. métalliques et de matériaux d'éclissage.
21446	9 " ..	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 2,275 barils de ciment Portland.
21612	4 oct. ..	The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway Co.	Const. et entret. un pont tourn. à Thorold p. faire passer le ch. de fer de la comp. au-dessus du nouveau tracé de la ligne du 19e district du ch. de f. G.-T.—devant être entretenue par la comp.
	1916.		
21696	19 janv. ..	La Cie du ch. de fer du Grand-Tronc.	Pour le détournement des voies principales des 17ème et 19ème districts de la compagnie à Merritton et Thorold, respectivement.
21791	25 mars..	Standard Clay Products, Ltd..	Livrais. de conduites d'argile vitrifiée, de tuyaux carrés' avec les goujons nécessaires.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1915.		
21353	5 mai. ..	Dominion Bridge Company, Ltd.	Fabrication et montage du tablier d'un pont de ch. de fer à voie simple à Port-Nelson.
21444	9 juin....	G. R. Marshall..................	Fournir et livrer le bois de construct. et de charpente pour les têtes de lignes de Port-Nelson.
21447	9 " ..	The Long-Bell Lumber Company	Livraison de 1,245,180 pieds m. de pl. de pin doux à grande feuille.
21474	2 " ..	Canadian Western Lumber Co., Ltd.	Livraison de 1,245,180 pieds, m. de pl., de sapin de Colombie-Britannique.
21513	7 août...	Dartmouth Coal and Supply Co., Ltd.	Fournir et livrer 700 tonnes de houille anthracite moyenne.
21514	7 " ..	Hugh D. MacKenzie Co., Ltd..	40 ton. de houille maréchale de la Nouv.-Ecosse.
21551	14 sept....	The St. Lawrence Engine Co., Ltd.	Livraison d'une machine Buffalo de quatre cylindres à forte détente.
21571	28 " ..	E. F. Williams..................	Fournir et livrer un remorq. automobile à gazoline, moins la machine qui doit être fournie par le ministère mais installée par l'entrepreneur.
21572	28 " ..	Dominion Coal Company, Ltd.	3,500 tonnes brutes de houille bituminous, en sacs, 2,000 tonnes brutes de houille bitumineuse, non en sacs, charbon de soute exigé.
	1916.		
21778	15 mars..	The Steel Company of Canada,	Livraison de 400 tonnes de crampons de rail.
21779	15 " ..	Canadian Tube and Iron Co., Ltd.	Livraison de 90 tonnes de boulons.
21789	25 " ..	Canadian Ramapo Iron Works, Ltd.	Livraison de 12 jeux d'aiguilles n° 10 et de cœurs, complets, pour des rails de 80 livre, (6 bifurcations de droite et 6 bifurcations de gauche.)

E. E. FAIRWEATHER,

Secrétaire légiste.

Propriétés louées par le ministère des Chemins de fer

CANAL DE

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1915.		
21616	10 août.	The Montreal Cotton Co.	Renouvellement du bail 11925, en date du 8 janvier 1895, de certains lots et de l'excédent d'eau jusqu'à concurrence de 10,000 pieds cubes par seconde sur la Grande-Isle de Beauàarnois, paroisse de Sainte-Cécile.
	1916.		
21717	28 janv.	Alexandre Barrette et Joseph Barrette.	Partie du lot 339 du cadastre de la paroisse da Sainte-Cécile de Valleyfield, Qué.
21766	9 mars	The Montreal Cotton Co.	Privilège de construire et de maintenir un entrepôt temporaire sur le barrage de l'Etat à Valleyfield.

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1916.		
21749	28 fév...	Corporation de la ville Chambly-Bassin.	Privilège de poser et de maintenir deux tuyaux d'égout en fonte de 12″ sous et à travers le canal à Chambly-Bassin.

CANAL DE

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1915.		
21334	26 avril.	E. V. Dodge............	Terrain, quai du gouvernement, près de l'extrémité ouest du village de Cardinal, comté de Grenville, Ont.
21600	7 oct..	John Johnston...........	Terrain sur le côté sud du canal à l'ouest d'Iroquois, Ont.

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1915.		
21323	15 avril.	Cie du chemin de fer Pacifique Canadien.	Privilège de construire un pont tournant de chemin de fer à un endroit près de Highlands, Qué., et de se servir d'une ligne de chemin de fer à voie double sur ce terrain, etc.
21347	1er mai.	The St. Paul Land and Hydraulic Company.	Renouvelant le bail No 2022, en date du 8 août 1860, à Wm. Parkyn, de certains lots de grève et de l'excédent d'eau à l'écluse No 4.
21495	10 juill..	The Wm. Rutherford & Sons Co., Ltd.	Terrain sur la berge nord du canal, en bas de l'avenue Atwater dans la cité de Montreal.
21509	30 "	Charles I. Root & John J. C. Ward.	Terrain sur la berge nord du canal près du pont Brewster, dans la ville de Sainte-Cunégonde, paroisse de Montréal, comté d'Hochelaga, Qué.
a21562	16 sept.	William Montroy........	Partie sud du hangar Saint-Gabriel No 2, 336 pieds de longueur par 40 pieds de largeur.
	1916.		
b21751	29 fév..	The Montreal Warehousing Co.	Lot du cadastre No. 1479 dans le quartier Sainte-Anne à l'ouest du bassin No 4, Montréal, Qné.

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataires.	Terrains ou droits cédés.
	1915.		
21544	9 sept.	Réseau téléphonique municipal de Brighton et municipalité du Township de Brighton......	Privilège de maintenir deux lignes téléphoniques traversant le canal et les terrains du canal, à l'ouest du pont du chemin Brighton.

et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

BEAUHARNOIS.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Termes du paiement. Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
....	A loisir..............	1er juillet 1915	600 00	1er juillet...	1er juill. 1915
0·52 d'arpent........	"	1er janv. 1916	2 00	1er janv....	1er janv. 1916
....	"	1er mai 1906	25 00	1er mai.....	1er mai 1906

CHAMBLY.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
....	A loisir..............	1er janv. 1916	1 00	1er janv....	1er janv. 1916

GALOPS.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
198·86 p. c..........	A loisir..............	1er juill. 1914	2 00	1er juillet...	1er juill. 1914
6·54 d'acre..........	"	1er oct. 1915	8 00	1er oct.....	1er oct. 1915

LACHINE.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
....	21 ans, renouvelable...	1er déc. 1914	10 00	1er déc......	1er déc. 1914
....	" ...	1er mai 1915	£400 5s. semestriellement.	1er janv.... 1er juillet	1er juill. 1915
1,950 p. c............	A loisir..............	1er juin 1915	78 00	1er juin.....	1er juin 1915
6,600 p. c............	"	1er avril 1915	264 00	1er avril....	1er avril 1915
....	"	1er oct. 1915	1,095 20	1er oct......	1er oct. 1915
....	"	1er janv. 1916	1,615 86	1er janv....	1er janv. 1916

MURRAY.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
....	A loisir..............	1er sept. 1915	2 00	1er sept.....	1er sept. 1915

PROPRIÉTÉS louées par le ministère des Chemins de fer

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1915.		
21451	12 juin	R. B. Whyte..........	Partie du lot n° 3 dans la concession "A," township de Montague, comté de Lanark, Ont.
21557	10 août	Corporation, Cité d'Ottawa, The Ottawa Improvement Commission d'accord.	Deux parcelles de terrain au point de croisement, et le droit et le privilège de traverser le canal par un pont d'ascension en ligne avec l'avenue Pretoria.
c21693	28 déc.	The Percival Plow & Stove Co., Watchorn & Co., Ltd., La succession de feu P. Kyle; John Mills; Alex. Mills and A. L. Mills.	Excédent d'eau provenant du barrage qui doit être construit par le locateur à Merrickville.
	1916.		
21748	28 fév.	Corporation de la Cité d'Ottawa.	Privilège de poser et de maintenir deux conduites d'eau principales de 18" traversant les terrains du canal et passant sous le canal à la quatrième avenue et au croissant Wilton.
21790	25 mars	La Cie de ch. de fer du Gr.-Tronc du Canada.	Parties des lots "F" et "G" dans la concession, "C", township de Nepean, comté de Carleton, Ontario, et privilège de maintenir des ponts de chemin de fer.

CANAL

	1915.		
d21599	7 oct.	Azarias Lebeau.........	Terrain dans le village de Ste-Anne de Bellevue, Qué., partie des lots n°s 112 et 113 du cadastre de la paroisse de Ste-Anne.

CANAL DE LA

	1915.		
21367	12 mai	The Bell Telephone Co. of Canada.	Privilège d'installer et de maintenir une ligne téléphonique aérienne traversant le canal et la propriété du canal au pont du chemin Muskoka, lot n° 8, conc. 14, township d'Orillia, Ont.
21432	29 "	Henry R. Daniel........	Partie du lot n° 31 dans la 8ième concession township de Fénélon, comté de Victoria, Ont.
21373	12 "	William Giroux.........	Lot n° 18 dans la 13me conc., de town. Tay, co. de Simcoe, Ont.
e21433	29 "	Crushed Stone, Limited	Partie du lot n° 49 dans la 9ème conc., township d'Eldon, et privilège de prendre et desservir de la pierre entassée sur les lieux.
21434	29 "	Frank McGirr..........	Partie de moitié ouest du lot 27, 2ème conc., township d'Eldon.
21450	9 juin	J. Crawford.............	Parties des lots 1 et 2 dans la 12ième conc., township de Douro, comté de Peterborough, Ont.
21454	12 "	Frankford Electric Light Co., Ltd.	Privillège d'installer et de maintenir une ligne de transmission traversant le canal et certains terrains du canal à la rue Bridge, Frankford, Ontario.
f21475	30 "	Archibald Tedford......	Partie du lot n° 3 dans la 11ième concession du township de Douro, comté de Peterborough, Ont.
21542	9 sept.	The Northumberland Paper and Electric Co.	Droit, etc., de poser, etc., une ligne de transmission électrique à 3 phases, de 2,400 volts au-dessus du canal sur le lot 8, conc. 5, township de Seymour, comté de Northumberland, Ont.
21559	8 "	Matchedash Telephone System.	Droit, etc., de poser et de maintenir une ligne téléphonique traversant la rivière Severn, le canal de la Trent et la propriété du canal de la Trent, sur le lot 18, concession 12, township de Tay, etc., et l'île "X," town. de Baxter, dist. de Muskoka, Ont.
21615	27 oct.	Edward Burke..........	Parties lot n° 2 dans la 5ième concession, township de Camden, comté deVictoria, Ont.
21678	23 déc.	Richard Bausch........	Maison, sur le tracé de la section n° 4 de la division Ontario-lac Rice, Campbellford.

et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

RIDEAU

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Termes du paiement. Loyer annuel.	Dû chaque année.	Dernier versement dû.
			$ c.		
0·1 d'acre..........	A loisir..............	1er mai 1915	5 00	1er mai....	1er mai 1915
0·465 d'acre......... 0·273 d'acre.	21 ans renouvelable...	10 août 1915	1 00	10 août.....	10 août 1915
....	10 ans renouvelable pour 2 autres termes de 10 ans...........	A partir de et après le parachèvement du barrage.	3 00 par c.-v.		
....	A loisfr..............	1er mars 1916	1 00	1er mars...	1er mars 1916
1·183 acre..........	"	15 oct. 1915	50 00	15 oct......	15 oct. 1915

SAINTE-ANNE

15·10 p. c...........	A loisir..............	1er sept. 1915	1 00	1er sept....	1er sept. 1915

DE LA TRENT

....	A loisir..............	1er mai 1915	1 00	1er mai....	1er mai 1915
0·63 d'acre	"	1er mars 1915	6 00	1er mars ..	1er mars 1915
10·8 acres...........	"	1er mai 1915	10 00	1er mai ..	1er mai 1915
1·61 acre............	"	1er " 1915	50 00	1er " ..	1er " 1915
....	"	1er " 1915	7 00	1er " ..	1er " 1915
10·64 acres..........	"	1er " 1915	10 00	1er " ..	1er " 1915
....	"	1er " 1915	1 00	1er " ..	1er " 1915
18·54 acres..........	"	1er mars 1915	18 54	1er mars ..	1er mars 1915
....	"	31 juillet 1915	2 00	31 juillet....	31 juillet 1915
....	"	31 " 1915	4 00	31 "	31 " 1915
22 acres.............	"	1er oct. 1915	19 84	1er oct.....	1er oct. 1915
....	9 mois................	1er nov. 1915	8 00	1er nov.....	1er nov. 1915

PROPRIÉTÉS louées par le ministère des Chemins de fer

CANAL DE LA

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1916.		
21780	15 mars.	William H. Grylls......	Partie du lot n° 49, chemin de Portage-Nord, tp d'Eldon, comté de Victoria, Ontario.
21781	15 "	Archie L. McEachern...	Partie du lot n° 49, chemin de Portage-Nord, tp d'Eldon, comté de Victoria, Ontario, et privilèges.
21784	15 "	Donald Grant...........	Partie du lot n° 6 dans la 11ème conc., tp de Thorah, co. d'Ontario, Ont.

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1915.		
21298	7 avril.	The Niagara, Welland & Lake Erie Ry. Co., Corporation de la ville de Welland d'accord..	Droit, etc., de poser, etc., un chemin de fer électrique sur et au delà du pont tournant reliant les rues Main, est, et Main, ouest, Welland, Ontario.
21337	26 "	The Exolon Company..	Privilège de poser et de maintenir une conduite de 3" sur le terrain du canal à partir de l'ancien canal jusqu'à la fabrique du locataire à Thorold, Ont., et de prendre de l'eau par ce tuyau.
21435	29 mai.	William Hamilton......	Terrain situé au sud de l'écluse de Dunnville, et privilège de construire, etc., des balances sur le chemin adjacent à la place du marché.
21453	15 juin.	Corporation du village de Merritton.	Privilège de poser et de maintenir des conduites sur le terrain du canal à Merritton et de verser les matiè. d'égout dans le canal.
21455	12 "	Canadian Dredging Co., Ltd.	Terrain situé au sud de la tranch. condui. à l'écl. de Port-Robinson, part. du lot n° 203 dans le tp de Thorold, co. de Welland, Ont.
21494	9 juill..	Pastime Canoe Club....	Terrain submergé par les eaux de l'étang Martindale dans le village de Port-Dalhousie, Ont. Partie du lot n° 23 dans la 1ère conc., tp de Grantham, co. de Lincoln, Ont.
21539	9 sept.	Electro-Metals, Limited	Privilège de poser et de maintenir un tuyau de drainage en remplacem. d'une petite longueur de la conduite du gouvern., vis-à-vis l'usine du locataire à Welland, Ont.
21553	15 sept.	John Speck.............	Terrain situé au sud d'un canal d'alim. dans Marshville, soit une p. du lot n° 20 ds 3ème conc., tp de Wainfleet, co. de Welland.
21560	16 sept..	Andrew E. Stickel......	Terrain situé au sud de l'écluse de Dunnville, ds la ville de Dunville, ds la ville de Cunville, Ont., partie du lot n° 3 dans le 1er rg de Grand-River, tp de Moulton, co. de Haldimand, Ont.
21634	30 nov.	William Sullivan.........	Moitié sud d'une maison double et terr. à l'écl. n° 2 de l'aneien canal Welland, de la cité de Ste-Catherine, co. de Lincoln.
21637	9 déc.	Mme. M. Unsworth....	Maison et terrain, lot n° 3, sur le côté ouest de la rue Welland, au sud de la rue Lyndon, dans la ville de Thorold, Ont.
21638	9 déc..	The United Gas Companies, Limited.	Privilège de poser et de maintenir une conduite de gaz le long du chemin de halage ouest de l'ancien canal, à partir d'un pt vis-à-vis la rue Salina jusqu'à la rue Dittrick, Ste-Catherine, Ont., et privi. de maint. un tuyau de 8" trav. le canal à la rue Salina.
21676	23 déc..	William J. Smith.......	Maison et lopin de terre n° 5 sur le côté ouest de la rue Welland, au sud de la rue Lyndon, ville de Thorold, co. de Welland, Ontario.
21677	23 déc..	Cité St-Catherine	Privil. de poser et d. maint. un égout de déch. d. 18" trav. le terr. de réserve du canal et entrant ds le canal entre ls éclu. 3 et 4.
21679	23 déc..	Lewis Tenbroeck........	Moitié sud d'une maison double et du térrain à l'écluse n° 15 de l'ancien canal.
21683	30 déc..	The Bell Telephone Co. of Canada.	Privilège de poser et de mainten. une ligne téléphoniq. le long du pont tournant qui traverse la rivière Welland à la rue Bridgewater, à Chippewa.
21684	30 déc..	The Relief Gas Company, Ltd.	Privilège de poser et de maintenir une conduite de gaz principale sous l'ancien canal Welland dans la cité de Ste-Catherine à un point voisin de l'usine à gaz de la cité.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

TRENT—*Fin.*

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Termes du paiement. Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$		
1·48 ac.............	A loisir...............	1er mars 1916	13 00	1er mars....	1er mars 1916
0·17 ac.............	"	1er " 1916	2 00	1er " ..	1er " 1916
4·85 ac.............	"	1er " 1916	6 00	1er " ..	1er " 1916

WELLAND

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
....	A loisir...............	1er mars 1915	100 00	1er mars....	1er mars 1915
....	"	1er " 1915	25 00	1er " ..	1er " 1915
0·006 ac............	"	1er mai 1915	15 00	1er mai.....	1er mai 1915
....	"	1er fév. 1915	10 00	1er fév......	1er fév 1915
1·3 ac..............	"	1er juin 1915	25 00	1er juin.....	1er juin 1915
450 pds c...........	"	1er juil. 1915	2 00	1er juill.....	1er juill. 1915
....	"	1er sept. 1915	10 00	1er sept....	1er sept. 1915
0·37 ac.............	"	1er sept. 1915	10 00	1er sept.....	1er sept. 1915
0·04 ac.............	"	1er " 1915	4 00	1er "	1er " 1915
....	"	24 juill. 1915	4.00 par mois.	24 juill.	24 juill. 1915
....	"	8 juil. 1915	13.00 par mois.	8 juill......	8 juill. 1915
....	"	1er déc. 1915	5 00	1er déc.....	1er déc. 1915
....	"	5 nov. 1915	8.00 par mois.	5 nov......	5 nov. 1915
....	"	1er déc. 1915	2 00	1er déc.....	1er déc. 1915
....	"	1er " 1915	6.00 par mois.	1er "	1er déc. 1915
....	"	1er " 1915	1 00	1er "	1er déc. 1915
....	"	1er janv. 1916	5 00	1er janv.....	1er janv. 1916

Propriétés louées par le ministère des Chemins de fer

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire,	Terrains ou droits cédés.
	1916.		
21718	28 jan.	Commission d'énergie hydro-élec. d'Ontario.	Privilège de construire et de maintenir une ligne de transmission électrique de 4,000 volts traversant l'ancien canal à la rue Carleton, cité de Sainte-Catherine, Ont.
21735	19 fév.	The Niagara, St. Catharines & Toronto Railway Co.	Privilège de construire, maintenir et exploiter un chemin de fer traversant le canal de dérivation hydraulique à Ste-Catherine, Ont.
*g*21742	19 fév.	Commission hyd.-électr. de la cité Ste-Catherine.	Privilège d'installer et de maintenir une ligne de transmission électrique le long des côtés est et sud de l'ancien canal à partir de l'écluse n° 4 jusq. pont rue St-Paul, à Ste-Catherine, Ont.
21745	24 fév.	The Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Co.	Terrain situé sur le côté nord du canal d'alimentation près de l'écluse de Port-Maitland.
21819	25 mars	Albert Charles Harris...	Maison sur le lot n° 8, 7ème conc., tp de Grantham, co. de Lincoln, Ontario.

a Supprimé par lettre ministérielle du 10 novembre 1915.
b Remplace le bail n° 19165, en date du 30 juillet 1911.
c Transféré par le n° 21694.
d Annule et remplace le bail n° 8968, en date du 19 oct. 1887.

et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Fin.*

WELLAND—*Fin.*

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Termes de paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
....	A loisir................	1er déc. 1915	5 00	1er déc. ..	1er déc. 1915
....	"	1er jan. 1916	5 00	1er jan.	1er jan. 1916
....	"	1er " 1916	80 00	1er "	1er " 1916
3·98 acres..........	"	1er " 1916	10 00	1er "	1er " 1916
....	"	1er " 1916	$5.00 par mois.	1er "	1er " 1916

e Supprimé par lettre ministérielle du 13 avril 1916 ; ainsi que du 30 avril 1916.
f Remplace le bail n° 15413, en date du 6 avril 1904.
g Annule et remplace le bail n° 19672, en date du 25 septembre 1912.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

PRORIÉTÉS louées au ministère des Chemins de fer

CANAL

N° du bail.	Date du bail.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1915.		
21456	22 mai	The Toronto Savings and Loan Company.	Chambres numéros un et trois dans l'édifice de la banque du Commerce, Peterborough.
21597	7 oct.	William Hamilton Co. Ltd	2,250 pieds carrés d'espace de terrain dans la cour du locateur, Peterborough, Ont.

par diverses parties durant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

DE LA TRENT.

Terme.	Termes de paiement.		Premier versement dû.
	Loyer annuel.	Dû chaque année.	
3 ans....	$450.00 par année; premier trimestre, $97.50.	Triestriellement	
2 ans....	$1.00 par année....	1er oct. 1915...	

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et

CANAL DE LA

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1915.		
21503	3 avril..	Noah Morrow, *et épou.*	Partie du lot morcelé nº 18, 12ème conc., et dommages...:.
21504	26 mai..	Artimus Ward Grigg, *et épouse.*	Parties des lots "J" et "K" et partie du terrain et de la roche connus sous le nom "Grigg Island" à l'ouest du lot "K" dans le village de Washago..........
21662	11 sept..	The Board of Public School Trustees.	Partie du lot nº 18, dans la 12ème conc..........
21755	14 oct...	James Blackwell, *et ép.*	Partie de la moitié est du lot nº 11, conc. 14..........
21756	24 nov...	Gilbert W. Ostrom, *et autres* (exécut. de la succ. de Wm Shea)..	Partie du lot nº 1, conc.3, et partie de l'île qui se trouve dans la rivière Trent, partie du lot A dans la conc. 2, et partie du lot nº 1 dans la con. 3..........
	1916.		
21757	31 janv..	William Moncreiff *et ép*	Partie du lot nº 4 nord de la rue King, village de Bolsover..
21827	1er fév..	Fanny Whiteside......	Partie du lot nº 34 dans la 2ème conc..........

CANAL

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1914.		
*21591	8 sept..	John R. Secord, *et ép.*	Parties des lots nºˢ 6, 7 et 8 dans la 9ème conc..........
*21663	24 août..	Sarah A. Knight......	Lots nºˢ 51 et 83 sur la rue McCormick, ville de Welland...
	1915.		
*21664	22 fév..	Jacob E. Barrick, *et ép*	Partie du canton original lot 28, 2ème conc..........
21665	15 juin..	Helen Spencer.........	Lots 48 et 49, bloc M.M..........
	1914.		
*21666	23 déc..	John Morton, *et autres.*	Prt. du lot nº 11 dans la 1re conc. et la con. de front morcelé et prt. du front morcelé vis-à-vis le lot nº 12 dans la 1re conc.
	1915.		
21667	21 juill..	Evan F. Upper, *et épou.*	Partie des lots nºˢ 48 et 49 et partie de la réserve de chemin entre les lots.
*21668	Mars.	Robert Bradley........	Partie du lot nº 74..........
21669	17 mai..	William Powell, *et ép.*	Partie de la moitié sud du lot nº 10, 3ème conc..........
21706	15 oct...	Geo. W. Weaver, *et ép.*	Lot nº 50 dans le bloc M.M..........
21707	10 déc..	John James Fee.......	Partie des lots nºˢ 7 et 8, 8ème conc..........
21708	26 nov..	Moses Boff, *et épouse.*	Lot nº 52 sur le côté sud de la rue McCormick..........
	1914.		
*21709	24 août..	Sydney C. Dennis.....	Lot nº 85 et 86..........
*21710	24 " ..	Alexander Gordon, *et épouse*..........	Lot nº 21, ville de Welland..........
	1916.		
21758	2 fév..	Chas. E. Secord......	Partie de la moitié sud du lot nº 8, 5ème con..........
	1915.		
21759	18 oct...	Mary Roberts Muir...	Partie du lot nº 11, 1ère conc..........
21760	6 juill..	Thomas Conlon, *et ép.*	Partie des lots nºˢ 1, 2, 3 et 4, donnant sur le côté ouest de la rue Wellington..........
21769	27 oct..	Eliza Jane Crysler, *et autres*	Partie du lot nº 19 donnant sur le côté nord de la rue Canby.
	1916		
21771	17 janv..	Samuel J. Arbuthnot, *et épouse.*	Partie du lot nº 11, 2ème conc..........
	1915.		
21815	14 déc..	John James Fee.......	Partie du lot nº 7, 7ème et 8ème concs..........
	1914.		
*21816..	25 août..	Wm. M. Hill, *et épouse*	Partie du lot J.T. sur le côté est de la rue Aqueduc, et droit de passage sur partie du lot J.T..........
	1915.		
21817	24 août..	Katherine Kirby......	Lots nºˢ 54 et 55 dans la ville de Welland..........
	1916.		
21822	11 fév..	Mary Ann McDonagh, *et autres.*	Parties du lot nº 49 et réserve de chemin entre les lots nº 49 et 72, et partie du lot nºˢ 73..........

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

TRENT.

District ou township.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Tay	Simcoe	2·11 acres	700 00
Rama	Ontario	0·087 acre	100 00
Tay	Simcoe	0·75 acre	2,000 00
Orillia-Nord	"	4·4 acres	90 00
Sydney	Hastings	2·95 acres	177 00
Eldon	Victoria	0·04 acre	10 00
Morrison	Muskoka	0·2 acre	10 00

WELLAND.

District ou township.	Comté.	Superficie.	Montant.
Grantham	Lincoln	{17 acres / 12·5 acres}	22,000 00
Welland	Welland		900 00
Humberstone	"	5·46 acres	1,650 00
	"		850 00
Grantham	Lincoln	{33·07 acres / 0·8 acre}	19,500 00
Thorold	Welland	6·25 acres	10,000 00
"	"	{4·1 acres / 2·6 acres}	3,500 00
Grantham	Lincoln	10·58 acres	5,000 00
Welland	Welland	0·129 acre	400 00
Grantham	Lincoln	31·3 acres	8,600 00
Welland	Welland		425 00
"	"	0·303 acre	2,600 00
"	"	0·145 acre	1,900 00
Grantham	Lincoln	36·21 acres	10,115 60
"	"	6·38 acres. {Compensation......3,158 00 / Intérêt..... 266 07}	
Thorold	Welland	18 acres	1,000 00
Allanburgh	"	0·032 acre	175 00
Grantham	Lincoln	6·33 acres	3,815 00
"	Lincoln	1·3 acre	260 00
Welland	Welland	0·089 acre	1,700 00
"	"	0·32 acre	4,600 00
Thorold	"	73·87 acres	19,467 50

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et

CANAL WELLAND

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1915.		
21823	21 déc.	William Munro, *et épouse.*	Parties des lots n°s 12 et 13....................................
	1916.		
21824	6 mars	Joseph B. Boase, *et ép.*	Partie du lot n° 9 dans la 5ème concession.................
21825	23 fév.	Melvin W. Daboll, *et épouse.*	Lots n°s 58, 59, et 68....................................
21826	31 janv.....	Margaret E. Pattison, *et autres.*	Partie du lot Q.Q. et partie du lot S.S..................
	1915.		
21862	23 oct.	Thomas H. Bessey, *et épouse.*	Partie des lots n°s 7 et 8 dans la 8ème concession..........

CHEMIN DE FER

	1915.		
21712	12 oct.	Synode du diocèse de Saskatchewan (Eglise d'Angleterre).	Partie du lot n° 1 dans le groupe 321, tp 56, rang 26, à l'ouest du principal méridien.

* Trop tard pour le rapport du dernier exercice.

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Fin.*

—*Fin.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Thorold........................	"	13·83 acres.......	9,375 00
Grantham......................	Lincoln......................	2·9 acres........	750 00
Thorold........................	Welland......................	11·5 acres........	3,000 00
"	"	5·00 acres } 10·25 acres }.....	7,725 00
Grantham......................	Lincoln......................	11·41 acres.......	2,600 00

LA BAIE D'HUDSON.

....	Manitoba....................	0·96 acre........	2,300 00

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

PROPRIÉTÉS cédées par le ministère des Chemins de fer

CANAL

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
21675	1915. 16 déc.	Thos. H. Bessey......	Partie du lot n° 8 dans la 8ème concession.
21786	1916. 6 mars	Inland Pulp and Paper Co., Ltd.	Partie du lot PP. et partie du lot de parc n° 5, tel qu'indiqué sur le plan municipal n° 11.

et Canaux pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

WELLAND.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
Grantham	Lincoln	5 acres	Certains autres terrains.
Thorold	Welland	0·3 acre	"

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

DOMMAGES acquittés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

CANAL DE LA TRENT.

N° du paiement.	Date du paiement.	Cédant.	Indications.	Montant.
	1915.			$ c.
21358	3 avril...	Margaret Nesbitt.......	Dommages causés par l'eau à la moitié ouest du lot 20, dans la 8ème concession du township d'Eldon, comté de Victoria, Ontario.	400 00
21589	18 mai....	Corry et Laverdure *et* Thos. Birkett.........	Toutes réclamations provenant de ou se rattachant aux contrats nos 12412, 13547 et 13773, ou de tout autre contrat touchant lesdits travaux publics.	16,000 00
21590	15 mai....	John C. McConkey, *et autres.*	Dommages causés par l'eau au quart nord-est du lot n° 18, dans la 10ème concession du township de Smith, comté de Peterborough.	202 50
21713	18 oct....	Corporation du township de Fenelon.	Toutes réclamations et demandes en raison de l'expropriation de trois sections de chemins dans le township de Fenelon, comté de Victoria, à savoir:—0·16 acre, partie de la rue Cherry dans le village de Rosedale; 1·05 acre de réserve de chemin entre les concessions 8 et 9, et 1·5 acre, partie des lots nos 31 et 32 dans la concession 8.	1 00
21714	4 oct.....	Township de South-Monaghan.	Dommages causés par l'eau à certains chemins et routes.	1,800 00
21867	16 oct....	Township de South-Monaghan.	Dommages causés par l'eau à certains chemins et routes.	2,000 00
21868	24 juillet..	W. N. Blewett, *et épouse*	Dommages provenant de l'exhaussement du barrage de Buckhorn, à un lopin de terre, 2 acres d'étendue, composé d'une partie du lot 9, conc. 8, et partie du lot 9, situé au sud de la rue Main, à l'est de la ligne séparant les 8ème et 9ème conc., tp de Harvey, comté de Peterborough, Ont., et aux scieries construites sur lesdits terrains.	75 00
21869	7 déc....	Rosa Whalen *et autres*...	Dommages causés par l'eau à l'extrémité est du quart sud du lot n° 4, dans la 4ième conc., township de Garden, comté de Victoria, Ontario.	30 00

CANAL WELLAND.

N° du paiement.	Date du paiement.	Cédant.	Indications.	Montant.
	1916.			
21870	26 février.	Mortimer A. Ball.......	Dommages résultant de l'abatage ou du tort fait à des arbres sur les lots nos 20, 21, 22 et 33 dans la 5ème concession, township de Louth, comté de Lincoln, Ontario.	100 00
	1915.			
21438	28 mai....	Anna T. Zimmerman...	Allocation de commisération à la suite du décès de George A. Zimmerman.	2,000 00

CANAL LACHINE.

N° du paiement.	Date du paiement.	Cédant.	Indications.	Montant.
	1915.			
21369	11 mai....	Lillian Morton..........	Allocation de commisération à la suite du décès de Michael Lawrence Allen.	1,000 00

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

N° du paiement.	Date du paiement.	Cédant.	Indications.	Montant.
	1915.			
21368	10 mai....	Beatrice Smith.........	Allocation de commisération à la suite du décès de Walter B. Smith.	2,000 00

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

PARTIE III

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE

ET

Rapports des Ingénieurs-surintendants, des Ingénieurs-dirigeants, et des surintendants des divers canaux, de l'Ingénieur-dirigeant des terminus de la Traverse des wagons au Cap Tormentine, de l'Ingénieur en chef du chemin de fer de la baie d'Hudson, de l'Ingénieur-dirigeant du terminus du chemin de fer de la baie d'Hudson à Port-Nelson, de l'Ingénieur-dirigeant de l'embranchement Darmouth-Deans du chemin de fer Intercolonial, et de l'ingénieur-inspecteur du ministère des Chemins de fer et Canaux,

POUR L'ANNÉE 1915-16.

Ernest Marceau, ingénieur-surintendant, canaux de Québec.

C. D. Sargent, ingénieur-surintendant, canaux de l'Ontario-Saint-Laurent et du Lac Saint-Pierre.

A. T. Phillips, ingénieur-surintendant, canal Rideau.

A. J. Grant, ingénieur-surintendant, canal de la Trent.

A. L. Killaly, surintendant, canal de la Trent.

L. J. Weller, ingénieur-dirigeant, canal Welland (de haute navigation).

L. D. Hara, ingénieur intérimaire, canal Welland.

J. W. LeB. Ross, ingénieur-surintendant, canal du Sault-Sainte-Marie.

F. B. Fripp, ingénieur-dirigeant, terminus de la traverse des wagons, Cap Tormentine.

J. W. Porter, ingénieur en chef, chemin de fer de la baie d'Hudson.

D. W. McLachlan, ingénieur-dirigeant, terminus de la baie d'Hudson, Port-Nelson.

W. A. Hendry, ingénieur-dirigeant, embranchement Dartmouth-Deans, I.C.

Alex. Ferguson, ingénieur-inspecteur du ministère des Chemins de fer et Canaux.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

OTTAWA, 1er avril 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

On trouvera, ci-joints, les rapports annuels des ingénieurs-surintendants de plusieurs canaux, du surintendant du canal de la Trent, de l'ingénieur dirigeant du canal Welland (de haute navigation), de l'ingénieur dirigeant des terminus de la traverse des wagons au cap Tormentine, de l'ingénieur en chef du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, de l'ingénieur dirigeant du terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson à Port-Nelson, et de l'ingénieur dirigeant de l'embranchement Dartmouth-Deans du chemin de fer Intercolonial.

CANAUX.

La voie de navigation qui relie Montréal, tête de la navigation océanique, à Fort-William et à Port-Arthur, sur le côté ouest du lac Supérieur, comprend 74 milles de canal, 48 écluses et 1,155 milles de rivière ou de lacs, soit un total de 1,229 milles. La profondeur minimum de l'eau, sur cette route, est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles, et de Montréal à Chicago elle est de 1,286 milles. On trouvera un rapport sommaire sur cette route dans la partie VII avec les détails des divers travaux exécutés le long de son parcours. Cette voie d'eau se relie à Fort-William et à Port-Arthur (à 6 milles l'un de l'autre), au chemin de fer du Pacifique qui va vers l'ouest et vers le sud. L'embranchement construit au début par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et maintenant loué par le service des chemins de fer du gouvernement canadien relie Fort-William à la voie principale du chemin de fer Transcontinental National.

Sur cette route, les abords des canaux et des chenaux des biefs intermédiaires de la rivière sont bien marqués et éclairés au moyen de bouées à gaz surveillés par le ministère de la Marine et des Pêcheries, ce qui rend la navigation sûre, la nuit comme le jour, pour les vaisseaux conduits par des pilotes expérimentés. Les canaux Lachine, Soulanges, Cornwall, Welland et du Sault-Sainte-Marie sont éclairés à l'électricité et fonctionnent à l'aide de l'énergie électrique. Le canal de la pointe Farran, est éclairé au gaz acétylène.

Au point de vue géographique, les canaux Murray, de la Trent, Rideau et les canaux de la rivière Ottawa peuvent être considérés comme des embranchements de la route directe qui relie l'Est et l'Ouest. En pratique, cependant, ces canaux servent à un trafic distinct, plus local. Isolés des réseaux mentionnés, la navigation de la rivière Richelieu, depuis son embouchure sur le Saint-Laurent, à Sorel, jusqu'au lac Champlain, s'effectue par l'écluse de Saint-Ours et par le canal Chambly. Dans l'extrême est, le canal Saint-Pierre relie les lacs du Bras-d'Or, dans l'île de Cap-Breton, à l'océan Atlantique.

Une annexe à ce rapport contient des renseignements détaillés sur plusieurs canaux.

A l'exception du canal de la Trent, où l'on est à construire un prolongement du réseau actuel jusqu'au lac Ontario, et du canal (de haute navigation) Welland, décrit en détail plus loin dans ce rapport, le travail exécuté au cours de l'an dernier a surtout consisté en des améliorations et des réparations aux ouvrages existants.

CANAL LACHINE.

Outre les réparations habituelles nécessaires à l'entretien du canal, le travail le plus considérable qui ait été exécuté au cours de l'année a été l'enlèvement d'une saillie dans la rive sud, entre le pont de la Côte St-Paul et l'écluse du même endroit, et le revêtement du talus nouvellement établi par un mur de soutènement en béton. Le déversoir régulateur du côté sud, près de cette écluse, a été agrandi, et on avait l'intention de construire sur ce déversoir une nouvelle et plus spacieuse usine d'énergie; ce dernier ouvrage, cependant, n'a pas été entrepris.

CANAL DE SOULANGES.

La pile conductrice et le brise-lames érigés l'an dernier ont été élargis et établis sur des fondations en pierre perdue. Ce travail, qui est complètement terminé maintenant, permet aux navires d'entrer dans le canal par les plus gros temps. Les quais des Cèdres et de Côteau-du-Lac ont été démolis et remplacés par de meilleures piles en bois et des structures en béton armé.

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

Les réparations faites pendant l'année à cette écluse sont de peu d'importance, comme le jointement de la maçonnerie, les réparations aux bords et à la pile conductrice, etc.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Les réparations faites à cette écluse au cours de l'année n'avaient aucune importance.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Trois paires de vannes ont été reconstruites pour les écluses 5 et 6; un mur de soutènement en cailloux d'environ 200 pieds a été construit le long du chemin de halage de la rive nord du canal de Grenville, et l'abri de l'écluse de Grenville a été rebâti.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été loué à bail à la *Canadian Light and Power Company* depuis 1907, et sauf quelques ouvrages de peu d'importance qui en dépendent, il ne relève plus de ce ministère. Aucun tavail qui vaut la peine d'être mentionné n'y a été exécuté l'année dernière.

CANAL DE CORNWALL.

Pendant toute la saison, la navigation a été sérieusement entravée par les basses eaux, qui ont persisté.

Parmi les travaux les plus considérables qui ont été exécutés, on peut mentionner les suivants: la vieille écluse n° 18 a été fermée d'une façon permanente par un barrage en béton surmonté d'un pont de service. Cette écluse est maintenant fermée de la même manière que les écluses 19 et 20 et n'est plus utilisée pour la navigation. Les vieux ponts de bois qui traversaient les déversoirs de l'écluse 17, aux vannes de garde situées en amont de l'écluse 20 et au grand déversoir situé au pied de l'île du Sheik, ont été enlevés et remplacés par des structures en béton armé. Le tablier de bois du pont public traversant le déversoir, au pied de l'île du Sheik, a été reconstruit en béton armé également, le chemin ayant été considérablement élargi. Un pont public en

fer et d'une seule arche a été érigé sur le coursier d'alimentation de l'usine immédiatement au nord de la vieille écluse 17. Outre les travaux d'ordre permanent qui viennent d'être mentionnés, un grand nombre de réparations et de réfections ont été effectuées.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Sur le côté nord de ce canal, près de l'entrée amont, on a jugé nécessaire de reconstruire environ 700 pieds du mur de protection en pierre.

A l'entrée aval de l'écluse, des réparations considérables ont été faites au mur de soutènement en maçonnerie, du côté sud.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Un grand nombre de réparations peu importantes et d'améliorations ont été exécutées au cours de la dernière saison; le travail le plus considérable qui ait été fait a été la reconstruction d'un mille de mur de revêtement des deux côtés du canal.

CANAL GALOPS.

Outre les petites réparations ordinaires, deux nouveaux ponceaux ont été construits, l'un à Iroquois et l'autre à Cardinal. A Presqu'île, le mur de revêtement des deux côtés du canal a été refait sur une distance de près d'un mille.

CANAL MURRAY.

De petites réparations et des améliorations peu considérables seulement ont été faites au canal pendant le dernier exercice; ainsi, on a peinturé les bâtiments, jointé et réparé la maçonnerie et posé du gravier sur le chemin public, le long de la rive gauche.

CANAL RIDEAU.

Comme il n'y a virtuellement pas eu de crue au printemps de 1915, l'eau du lac Rideau est tombée à un niveau exceptionnellement bas. Les fortes pluies de l'été suivant, cependant, ont amélioré la situation dans une certaine mesure, et à aucun moment pendant la saison de navigation on n'a enregistré une profondeur moindre que 5 pieds au seuil de l'écluse.

Parmi les diverses améliorations et réparations faites au canal au cours de la dernière saison, on peut mentionner les suivantes comme étant les plus importantes: Les murs de la chambre de l'écluse n° 5, à la station d'Ottawa, ont été démolis et reconstruits en béton. Environ 250 pieds du quai de bois du côté sud du bassin ont été enlevés et reconstruits, ainsi qu'une partie du quai situé près du pont de l'avenue Laurier, qui avait été incendiée. Une longueur additionnelle de 100 pieds a été ajoutée à l'extrémité sud de la longue muraille construite la saison dernière du côté ouest de la profonde tranchée qui longe le Driveway. Entre les ponts de la rue Bank et de l'avenue Bronson, le chenal du canal a été considérablement élargi, et on a utilisé les matières extraites pour élargir le barrage du lac Dow. A l'écluse Hartwell, le pont existant sur la conduite de décharge de la vanne a été remis en place; en même temps, on a substitué aux vieux cloisonnements en bois des culées en béton. Un nouveau quai d'urgence a été érigé immédiatement en aval de l'écluse inférieure. A la station de Hogsback, des réparations ont été faites au mur de la chambre, aux vannes, au quai, etc., et un nouveau quai d'urgence a été construit. A l'écluse de Black-Rapids, la muraille occidentale du déversoir de trop plein, qui s'était effondrée, a été reconstruite en béton. A Merrickville, le nouveau barrage de soutènement en béton est maintenant

terminé. A Smith's-Falls, le barrage du bassin a été reconstruit. Sur le bras du canal conduisant à Perth, les travaux d'enlèvement des bancs de roc de la rivière Tay, qui étaient commencés depuis plusieurs saisons, ont été terminés. Le barrage du réservoir du lac Bob a été reconstruit en béton. En outre, les travaux d'entretien ordinaires, tels que le peinturage des vannes d'écluses et des bâtiments, le jointement des murs de maçonnerie, les petites réparations aux ponts et aux quais, etc., ont été exécutés.

CANAL DE LA TRENT.

La route du canal de la Trent telle qu'elle est ou comme on est à la faire se trouve entre Trenton sur la baie de Quinte, où il y a une communication directe avec le lac Ontario, et Port-Severn, sur la baie Georgienne, d'où les eaux des grands lacs supérieurs sont immédiatement accessibles. Les parties du canal qu'on est à construire se trouvent entre Trenton et le lac au Riz et entre le lac Couchiching et la baie Georgienne.

CANAL EN EXPLOITATION.

La section du canal ouverte à la navigation se trouve entre Trent-Bridge et Washago, une distance de 160 milles. En outre l'entretien d'autres chenaux égale approximativement un total de 90 milles.

Parmi les diverses réparations et améliorations exécutées durant l'année écoulée, on peut noter les suivantes comme étant les plus importantes: un pont public tournant a été construit sur le canal à Lindsay, remplaçant l'ancien pont de bois. Les travaux d'élargissement et d'approfondissement du chenal de la rivière Otonabee ont été poursuivis d'une manière satisfaisante et seront continués pendant la prochaine saison.

Le régime des eaux a été exceptionnellement favorable durant l'année; la précipitation dans le bassin de la Trent a été bien au-dessus de la moyenne. En conséquence, on a pu maintenir tous les lacs navigables au niveau nécessaire à la navigation pendant tout l'automne.

CANAL EN CONSTRUCTION.

Division de Ontario-Lac-au-Riz.—Dans cette division se trouve comprise la partie du canal qui se trouve entre Trenton et l'extrémité est du lac au Riz, distance totale de 56½ milles. Pour les fins de la construction, on a subdivisé cette division en sept sections ou entreprises. On a suivi la ligne de la rivière Trent, d'un bout à l'autre, et cette partie du réseau, lorsqu'elle sera terminée, comprendra 9½ milles de canal, 13 milles de chenaux sous l'eau et 34 milles de rivière profonde. Depuis l'embouchure du canal à Trenton, où les eaux du lac Ontario s'y relient, au niveau normal de navigation du lac au Riz, il y a une élévation totale de 369 pieds. Cette différence de niveau doit être surmontée au moyen de 18 écluses. Pour régulariser le niveau de la rivière et du canal, il faudra 14 barrages. Les écluses sont toutes finies maintenant et les portes sont déjà placées sur les six premières écluses, en amont de Trenton. On a maintenant terminé l'ouvrage aux barrages, sauf cinq pertuis dans le fond du barrage 10, qui ne seront probablement pas terminés tant que le pont surélevé du Grand-Tronc à Campbellford n'aura pas été construit. Il faudra en tout dix-neuf ponts dans cette division. Dix-sept d'entre eux sont déjà terminés. Sur les deux qui restent, l'un est le pont surélevé de Campbellford déjà mentionné, et l'autre, le pont de la voie de garage de Gilmour, en aval de l'écluse n° 1, dont la construction est déjà commencée. A l'exception du pont de haut niveau du chemin de fer du Grand-Tronc à Campbellford, tous sont des ponts tournants ou à bascule. Les écluses sont construites en une seule pièce de béton de 175 pieds de long et de 33 de large et donnent une hauteur d'eau de 8 pieds sur les seuils. Tout l'ouvrage, sur cette division du canal, une fois terminé, aura exigé l'enlèvement d'environ 1,500,000 verges cubes de terre et de 1,250,000 verges

cubes de roche solide ou détachée, et la mise en place de 400,000 verges cubes de béton. On a évalué à $5,100,000 le coût total approximatif de ces entreprises. On a dépensé environ 95 pour 100 de ce montant jusqu'aujourd'hui. On trouvera des détails plus complets et très intéressants au sujet de ce qui précède dans le rapport annuel de l'ingénieur surintendant, annexé à celui-ci.

Division de Severn.—Cette division comprend la partie du canal située entre le lac Couchiching et Port-Severn, sur la baie Georgienne, distance totale de 43 milles. Cette distance comprendra 4 milles de canal, 5¼ milles de chenal sous-marin et 33¾ milles de rivière profonde et de lacs. L'élévation d'environ 139 pieds qu'il y a entre le niveau du lac Huron et celui du lac Couchiching sera surmontée par cinq écluses. Pour régulariser les niveaux de la rivière, il faudra 13 barrages en béton. La route sera traversée par huit ponts d'acier dont cinq serviront à des chemins publics et trois à la circulation des trains. Cinq de ces ponts seront à tabliers fixes, les autres seront des ponts tournants. Pour les fins de la construction, on a subdivisé cette division en quatre sections dont trois sont maintenant données à entreprise. Dans la division de Port-Severn, qui comprend la construction d'une écluse de 100 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur, l'ouvrage a été terminé à la fin de novembre dernier. Sur la section 2, qui comprend la construction de barrages au chenal Pretty et aux rapides Swift, d'une écluse et d'une usine d'énergie à ce dernier endroit, la reconstruction du pont du *Canadian Northern Railway* aux rapides Ragged et un travail d'excavation très considérable dans le granit, les travaux ont marché bon train; le barrage du chenal Pretty a été achevé, le barrage des rapides Swift est assez avancé, ainsi que les travaux à l'écluse et à l'usine d'énergie, pendant qu'on a fait beaucoup d'excavation de roc au rapide Plat, à la baie du Portage et au pont de chemin de fer des rapides Ragged. Dans la division 3, les travaux entrepris comprennent la construction d'une écluse de 20 pieds d'élévation, de deux ponts publics tournants, d'un pont de chemin de fer tournant et de plusieurs petits barrages près de Washago, sans parler d'une quantité considérable d'excavations de terre et de roc. Les travaux des ponts ont marché bon train; un barrage est terminé à Washago, et l'excavation de l'écluse est à peu près à moitié terminée. Le dragage du lac Couchiching est presque achevé.

CANAL WELLAND.

Sur le nouveau canal, les améliorations et réparations les plus importantes qui aient été faites durant l'année comprennent la réfection en béton armé des anciens ponts de bois sur les déversoirs des écluses 13, 14, 15, 17 et 22; le remplacement de l'estacade en bois entre le port de Port-Dalhousie et la passerelle située en aval du déversoir de l'écluse n° 1, par une passerelle à bascule et à un seul panneau, et le renouvellement de la fondation en maçonnerie de la passerelle située à la tête de l'écluse n° 8. Sur le vieux canal, au pont Marlatt, à Thorold, un tablier tournant de pont public en acier, qui n'avait plus d'utilité, a été transporté à la rue Lyndon, en descendant le canal, où il a été mis en place sur des fondations préalablement préparées pour le recevoir. A la rue Saint-Paul, à Sainte-Catherine, le pont surélevé, structure d'acier à neuf portées sur piles et culées en béton, qui traverse le canal, a été terminé. En outre, plusieurs passerelles en bois qui avaient été mal réparées ont été renouvelées en béton armé. Les crues persistantes du printemps avaient causé des dommages considérables au coursier du canal, particulièrement au pont public qui traverse le creek Sulphur. Le pont public à bascule, qui va vers l'est en passant sur le coursier de Stromness, a été complètement renouvelé en acier sur des fondations en béton. D'autres réparations de moindre importance ont été exécutées sur différents points.

ÉLÉVATEUR DE PORT-COLBORNE.

En raison de la situation crée par la guerre, qui a amené la rareté des navires océaniques à Montréal ,et d'autres causes connexes, le volume des affaires à cet éléva-

teur accuse une diminution pour la première fois depuis son érection en 1908. 28,733,822 boisseaux de grain sont passés à l'élévateur dans le cours de l'année; les recettes ont été de $73,093.14. Une rallonge ajoutée à l'élévateur, lui donnant une capacité de 2,000,000 de minots, a été terminée pendant l'année.

CANAL WELLAND (DE HAUTE NAVIGATION.)

Les travaux du nouveau canal aux navires Welland se divisent en neuf sections dont le numérotage commence à l'extrémité du canal qui donne sur le lac Ontario. Aucune autre section n'a été donnée à l'entreprise au cours de l'année dernière mais les travaux n'ont pas cessé dans les sections 1, 2, 3 et 5 actuellement sous contrat.

Section n° 1.—Les travaux compris dans cette section comprennent principalement la construction d'un nouveau port à l'extrémité du canal qui donne sur le lac Ontario ainsi que de l'écluse et de l'entrée du canal qui communique avec ce port. Les travaux ont bien marché pendant l'année écoulée et ceux qui sont exécutés à l'entreprise sont presque à moitié terminés.

Sections 2 et 3.—Les travaux de cette section comprennent principalement la construction d'un bief du canal, les écluses, les déversoirs, les ponts surélevés, et un déplacement des voies du Grand-Tronc, division de Welland, pour permettre de faire un tracé plus satisfaisant du canal. Il y aura dans cette section trois écluses simples et trois écluses jumelles. Dans la section 2, il n'y a presque pas d'excavation de roc; dans la section 3, cependant, une très grande partie des travaux consistent en tranchées dans le roc solide. Tous les travaux de cette section ont avancé d'une manière très satisfaisante pendant l'année. Les travaux à l'entreprise de la section 2 sont maintenant terminés dans la proportion de 45 pour 100, et ceux de la section 3 le sont dans la proportion de 28 pour 100.

Section n° 5.—Les travaux de cette section comprennent l'élargissement et le creusage du canal actuel entre Allenburg et Port-Robinson sur une distance d'environ 2½ milles. Les opérations ont avancé sans interruption pendant l'année, et l'entreprise intéressant cette section est terminée dans la proportion de 52 pour 100.

Dans le rapport annuel de l'ingénieur-dirigeant, annexé aux présentes, se trouvent des détails complets et très intéressants concernant tous les travaux actuellement en cours. Une description complète de toute la canalisation projetée se trouve au rapport de l'ingénieur-dirigeant pour les années 1912-13.

CANAL SAINT-PIERRE.

Ce canal a été fermé pendant toute la dernière saison pour permettre la poursuite immédiate des travaux commencés. Quelques navires, cependant, ont passé par le canal avant le 8 juin. Les travaux d'amélioration consistent en la construction d'une nouvelle écluse à l'extrémité du canal qui aboutit à l'Atlantique. Cet ouvrage, qui a été commencé en mai 1912, a été continué pendant toutes les saisons subséquentes. Les progrès durant l'année dernière ont été très satisfaisants, et on espère que le canal sera prêt pour la navigation vers le mois d'août prochain.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

L'an dernier le trafic tant des passagers que du fret dans le canal a accusé une diminution considérable. Ceci est dû en premier lieu à l'ouverture du troisième canal du côté américain, où s'offre maintenant l'avantage de 6 pouces de tirant d'eau de plus que dans notre canal. Cet avantage était autrefois en faveur du canal canadien.

Deux accidents de quelque importance seulement sont arrivés aux navires dans le cours de l'année. Le canal n'a subi aucun dommage et les avaries aux navires étaient légères. Les travaux de réfection sur la jetée sud d'aval, commencés la saison

dernière, ont été poursuivis, et on a effectué la reconstruction d'une longueur de 300 pieds. Les réparations générales usuelles ont été faites.

CHEMIN DE FER.

TERMINUS DE LA TRAVERSE DES WAGONS, DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Cette entreprise comprend des travaux de havre, la construction de jetées de débarquement, etc., au cap Tormentine, N.-B., et à la Pointe-Carleton, I.-P.-E., endroits éloignés de 8 milles l'un de l'autre, et la construction d'environ 3 milles de chemin de fer pour relier l'embranchement du cap de la Traverse du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard au terminus de la Pointe-Carleton.

Au cap Tormentine, les encoffrements du bassin du débarcadère sont presque terminés. Le noyau du brise-lames a été achevé sur toute la longueur de l'ouvrage et un revêtement provisoire de cailloux a été posé sur les talus. Le dragage du bassin de virage est à peu près terminé maintenant. Les piles du pont de raccordement sont finies et on a commencé la construction des culées.

A la Pointe-Carleton la pierre de noyau des ouvrages d'accès au débarcadère a été posée sur toute la longueur et les travaux terminés s'étendent maintenant à 850 pieds du rivage. Tous les matériaux d'encoffrement du bassin du débarcadère ont été réunis sur le rivage et la construction des encoffrements est maintenant en bonne voie. Le noyau du brise-lames de cailloux a été entièrement posé et les talus sont provisoirement protégés par de grosses roches. Le brise-lames est suffisamment avancé pour offrir protection et on va continuer le dragage du bassin de virage.

Sur l'embranchement de la Pointe-Carleton, on a posé les rails et complété le régalage sur une distance de 2¼ milles. On s'attend à ce que le raccordement avec le débarcadère de la traverse s'opère à une date rapprochée.

On a perdu beaucoup de temps à cause de l'exposition des lieux au mauvais temps et à la grosse mer qui ont prévalu pendant une partie considérable de la saison dernière.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Par suite du changement opéré dans l'emplacement de la cour de tête de ligne de Port-Nelson, qui a été placée sur un terrain beaucoup plus élevé que le terrain choisi en premier lieu, on a jugé nécessaire de faire un nouveau tracé des trente derniers milles du chemin de fer. Ce travail a été exécuté avec succès l'hiver dernier.

L'emplacement est maintenant déblayé jusqu'à la borne milliaire 395, à compter de Le-Pas; le régalage du terrassement est terminé jusqu'au 378e mille, soit à moins de 47 milles de Port-Nelson, et le rail est posé jusqu'au 241e mille, soit jusqu'au premier passage du fleuve Nelson, aux rapides du Manitou. La voie a été ballastée jusqu'à la borne milliaire 241. Deux réservoirs à eau ont été terminés et reliés aux sources d'approvisionnement du liquide. Aux rapides du Manitou, le pont sur le fleuve Nelson, une arche de 304 pieds du type à console ancrée, est virtuellement terminée maintenant. On peut considérer comme satisfaisants les progrès réalisés dans le cours de l'année.

TÊTE DE LIGNE DE LA BAIE D'HUDSON.

La navigation dans le port de Port-Nelson est devenue impossible le 15 juin 1915, date à laquelle le remorqueur *Kathleen* a été mis à flot. Pendant la saison suivante, deux voyages, aller et retour, ont été faits de Halifax à Port-Nelson par les steamers *Sheba* et *Durley Chine,* propriété du département, et les bateaux pêcheurs de phoques *Bellaventure* et *Adventure* ont fait chacun trois voyages complets, nolisés pour un temps déterminé par le département; le premier a été utilisé pour remorquer

le bateau *Benmore* à l'aller et pour le ramener à Port-Nelson chargé de charbon. Le premier arrivage par mer a atteint Port-Nelson le 1er août. Le dernier navire est parti le 22 octobre et n'a rencontré aucune difficulté au cours du trajet de retour.

La construction d'une installation considérable et d'une usine de service a été terminée de bonne heure dans la saison, et après cela les travaux concernant l'établissement de docks à eau profonde ont fait des progrès substantiels.

Au nombre des travaux de la première catégorie on pourrait mentionner la construction et l'assemblage de bennes preneuses à mâchoires et d'un remorqueur à roue d'arrière; la construction de chalans plats et à bascule; la construction d'une cale sèche pour les réparations à l'outillage flottant; d'un quai au cap Flamborough; la reconstruction du quai n° 1, qui avait été avarié par la glace; le prolongement du quai n° 3; la construction de signaux aux bancs de sable de Nelson et du cap Flamborough; le relevé des chenaux du fleuve et la pose de bouées dans ces chenaux; du pilotage et des sondages d'essai sur une surface considérable du lit de la rivière pour déterminer le caractère des couches sous-jacentes en vue du choix de l'emplacement des ouvrages du port; la construction d'un système d'aqueduc, outre les opérations forestières et les travaux de réparations et d'entretien en général.

Les travaux projetés en eau profonde consistent en la création d'une île oblongue, avec revêtements d'encoffrements remplis de pierres ou de palplanches, et placée presque parallèlement au chenal profond du fleuve; le long de la berge de cette île adjacente au chenal profond du fleuve, on creusera au moyen de dragues jusqu'à une profondeur de 30 pieds. Entre les amarrages des steamers et le chenal naturel à l'eau profonde, il y aura une profondeur minimum de 20 pieds aux marées les plus basses. L'île sera reliée à la terre ferme par une série de dix-sept travées d'acier d'une longueur de 140 pieds de console en console appuyées sur des faisceaux de pilots enfoncés dans des piles d'encoffrement remplies de cailloux. On donne à ces piles des dimensions inusitées afin de leur assurer une résistance suffisante à la glace; de sorte que la structure pourrait être considérée dans l'ensemble comme formant sept ponts distincts à une seule travée reliant les piles, plutôt que comme un pont de dix-sept arches. On obtient la pierre de remplage pour les encoffrements et la pierre perdue qui les entourera en draguant le lit du fleuve à un endroit situé près du cap Flamborough, à 9 milles en amont du chantier. Douze piles étaient terminées et sept travées avaient été mises en place à la fin de l'exercice.

Les ouvrages construits jusqu'à présent ont résisté aux mouvements de la glace et à l'action des courants d'une façon très satisfaisante.

Les bennes preneuses ont été employées à la préparation des fondations des encoffrements et à l'extraction de la pierre de remplage et de la pierre perdue. La drague hydraulique a servi au creusage du chenal principal à une plus grande profondeur.

Durant les mois d'hiver, la main-d'œuvre employée à la construction a été réduite à environ 200 hommes, chiffre qui sera porté à 500 hommes pendant la belle saison de 1916.

La main-d'œuvre retenue pour l'hiver a été continuellement employée à des travaux comme la construction de chalans et de bâtiments, à la réparation des dommages causés à l'installation, à l'enlèvement des viaducs dont l'utilité a cessé, au transport des approvisionnements et à l'enfoncement des pilots et aux sondages d'essai ayant pour objet de déterminer la nature des couches sous-jacentes du lit du fleuve sur l'emplacement des travaux de havre projetés, et à l'abatage du bois sur la rivière Airhole, tributaire du Nelson.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH—INTERCOLONIAL.

Cette ligne qui, comme on le remarquera d'après le rapport de l'année dernière, était loin d'être achevée le 31 mars 1915, a été entièrement terminée pendant la dernière saison et mise en exploitation en janvier dernier. L'état du chemin, tel que livré par les entrepreneurs, était généralement satisfaisant.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

Au cours du dernier exercice, notre département a inspecté des chemins de fer subventionnés sur une longueur totale de 5,150 milles. On trouvera dans le rapport annuel de l'ingénieur-inspecteur, qui est attaché à celui-ci, tous les détails concernant les lignes inspectées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. BOWDEN,

Ingénieur en chef.

M. A. W. Campbell,
Sous-ministre,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT, CANAUX DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

MONTRÉAL, 8 juillet 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-inclus mon rapport annuel au sujet des travaux sous ma direction, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

La division des canaux de la province de Québec comprend les canaux de Lachine et de Soulanges, sur la route du Saint-Laurent, ceux de Sainte-Anne, Carillon et Grenville, sur la rivière Ottawa, et ceux de Saint-Ours et Chambly, sur la rivière Richelieu.

De tous ces canaux, celui de Lachine est, de beaucoup, le plus important à cause de sa proximité du port de Montréal.

CANAL LACHINE.

Longueur, 8½ milles; ascension totale, 45 pieds; 5 écluses, de 270 pieds par 45 pieds, avec 14 pieds d'eau sur les seuils; cinq anciennes écluses de 200 pieds par 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils, pouvant encore être utilisées pour la navigation.

EXPLOITATION.

La navigation s'est faite d'une façon régulière au cours de la dernière saison, sauf une interruption de quelque trente heures à la suite d'un accident où le remorqueur *Glide* a enfoncé les vannes inférieures de l'écluse n° 3, le 2 novembre 1915.

Durant l'hiver, l'appareil d'éclairage du canal a été changé; les vieilles lampes à arc Thompson-Houston à double charbon ont été remplacées par des lampes à incandescence nitrogène.

Le canal a été ouvert à la navigation le 20 avril et fermé le 13 décembre 1915.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Il n'y a rien à consigner sous cette rubrique, à part l'entretien des différentes structures du canal, telles que écluses, vannes d'écluses, ponts volants et fixes, clôtures, bâtiments, etc., et des bâtiments en blocs de béton armé aux extrémités nord et sud des culées du pont Saint-Gabriel et à l'extrémité nord de la culée du pont stationnaire de Lachine.

En outre, soixante poteaux d'amarrage en fonte, encastrés dans de lourdes bases en béton, ont été placés à différents endroits le long de la ligne, et l'usine d'énergie de la rue Mill a été agrandie en raison de la réorganisation de l'appareil d'éclairage électrique.

CAPITAL.

Améliorations à l'écluse n° 4.—Les travaux embrassaient l'entreprise n° 20049 adjugée à MM. Quinlan, Robertson et Miller en 1913, et comprenaient: l'enlèvement d'une saillie de la rive sud du canal s'étendant du pont de la Côte-Saint-Paul à la vieille écluse de la Côte-Saint-Paul, et le revêtement du talus nouvellement formé au moyen d'un solide mur de soutènement; l'agrandissement du déversoir régulateur du côté sud de l'écluse; la construction d'une plus grande usine sur ce déversoir, dans l'intention de laisser de côté l'usine de la rue Mill et de développer à la Côte-Saint-Paul toute l'énergie nécessaire aux services électriques du canal; le pavage de cette partie de la rive sud qui s'étend du pont de la Côte-Saint-Paul à un point situé à environ 500 pieds à l'est de l'écluse de la Côte-Saint-Paul.

A la fin de l'année financière qui expire le 31 mars 1916, l'entreprise était terminée, à l'exception du pavage, et de la nouvelle usine d'énergie dont la construction a été indéfiniment ajournée.

DRAGAGE.

Dans le cours de l'hiver dernier, les deux remorqueurs à vapeur *Frank Perew* et *Carillon,* la drague à godets *N° 2,* mue par la vapeur, la grue flottante à vapeur *N° 1* et les quinze chalans plats et à bascule formant la flotte de dragage, ont été réparés et mis en état pour l'ouverture de la saison de navigation.

Du 1er au 19 mai 1915, la drague a été employée au nettoyage du nouveau chenal à l'entrée supérieure du canal de Soulanges, pendant que la grue à vapeur faisait du creusage à Sainte-Anne-de-Bellevue pour la réfection de la jetée principale, entre les vieilles et les nouvelles écluses, et nettoyait le chenal en amont de la nouvelle écluse.

En route pour Coteau-Landing, la grue à vapeur s'est arrêtée à l'entrée d'aval du canal de Soulanges où il y avait du nettoyage à faire, puis elle s'est rendue à Coteau-Landing le 1er juin.

Les deux engins ont ensuite été employés jusqu'à la fin de la saison à terminer le nouveau canal en amont de l'écluse de garde de Soulanges et à former la berge du côté de la rivière du prolongement de la jetée; ils ont aussi été occupés à préparer les fondations du revêtement en cloisonnage et en béton du barrage du gouvernement à Valleyfield. Toute la flotte est revenue à ses quartiers d'hiver à Lachine le 21 novembre 1915.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur, 14 milles; cinq écluses de 270 pieds par 45 pieds; 15 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 84 pieds.

FONCTIONNEMENT.

Le canal de Soulanges a été ouvert à la navigation le 20 avril et fermé le 13 décembre 1915.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Le maintien en bon état des diverses structures du canal, écluses, vannes d'écluses, ponts, bâtiments, clôtures, routes, etc., est virtuellement tout ce qui a été fait ici sous la rubrique qui précède, pendant l'année, à part le renforcement des bases d'une vingtaine de poteaux d'amarrage, et l'extraction d'environ 3,000 verges cubes de pierre qui sera utilisé au remplage des brèches qui se sont produites dans le talus du canal aux endroits où la pierre qui y avait été placée s'est détachée.

CAPITAL.

Travaux de protection à l'entrée d'amont.—Durant l'été de 1915, le prolongement de la jetée directrice et du brise-lames, terminés par MM. Haney, Quinlan et Robertson, a été élargi jusqu'à 25 pieds au sommet; les matériaux utilisés ont été extraits du lit du fleuve, à l'entrée du canal, par notre propre drague.

Les talus extérieurs du prolongement et du brise-lames ont ensuite été revêtus de pierre perdue fournie, à l'entreprise, par M. Philias Paré, de Valleyfield.

Ces travaux sont maintenant entièrement terminés et permettent aux navires d'entrer dans les écluses par le plus mauvais temps.

REVENU.

Reconstruction des quais.—Les quais des Cèdres et de Côteau-du-Lac, construits d'abord par le ministère des Travaux publics et passés dernièrement à la charge de ce département, étaient devenus peu sûrs pour le transport du fret. On les a démolis et remplacés par de nouvelles structures, comprenant des piles en bois avec superstruc-

ture en béton armé. Tous deux ont une longueur de 101 pieds, et les navires tirant 9 pieds d'eau peuvent y accoster.

Poteaux d'amarrage.—Sous ce chef, trente nouveaux poteaux d'amarrage ont été placés à divers endroits le long du canal.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur, un demi-mille; une écluse de 240 par 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils. L'ancienne écluse, encore utilisable, est le 200 par 45 pieds avec 6 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 3 pieds.

EXPLOITATION.

Cette écluse a été ouverte le 19 avril et fermée le 3 décembre 1915.

RÉPARATIONS ET RENOUVELLEMENTS.

Les principales réparations exécutées au cours de l'exercice sont comme suit: Mise en place d'estacades aux entrées d'aval et d'amont; longueur, 750 pieds; réfection de la berge en amont des écluses et mise en place de trois poteaux d'amarrage en fonte dans du béton; jointement des murs latéraux de l'entrée d'aval; réparation de la pile de garde en amont de l'ancienne écluse.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Canal de Carillon: longueur, trois quarts de mille; deux écluses, 200 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 16 pieds.

Canal de Grenville: longueur, 5¾ milles; cinq écluses, 200 x 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 45¾ pieds.

EXPLOITATION.

Ces canaux ont été ouverts à la navigation le 29 avril et fermés le 27 novembre 1915.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Les travaux les plus importants exécutés sous le titre ci-dessus, au cours du dernier exercice, sont les suivants:—

Reconstruction de trois paires de portes pour les écluses numéros 5 et 6.

Construction d'un mur de soutènement en cailloux, de quelque 200 pieds de longueur, le long du côté nord du sentier de touage du canal de Grenville.

Reconstruction de l'abri d'écluses, à Grenville. Le feu avait détruit cet édifice au cours de l'hiver.

Construction d'une nouvelle allège, 30 pieds par 16 par 3.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur, un huitième de mille; une écluse, 200 par 45 pieds, avec 6½ pieds d'eau sur les seuils; ascension, 5 pieds.

EXPLOITATION.

Cette écluse a été ouverte à la navigation le 17 avril et fermée le 2 décembre 1915.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Tous les bâtiments, structures, clôtures, etc., ont été maintenus en bon état pendant l'année.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur, 12 milles; neuf écluses, 118 x 22½ pieds, avec 8½ pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 74 pieds.

EXPLOITATION.

Ce canal a été ouvert le 29 avril et fermé le 1er décembre 1915.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Aucun travail spécial de réparation n'a été exécuté ici au cours de l'exercice.

Canal de Beauharnois.

Ce canal a été loué à la *Canadian Light and Power Company* depuis 1907 et ne se trouve plus sous la direction immédiate du ministère. Cependant nous continuons encore certains travaux qui s'y rapportent.

RÉPARATIONS.

Chaussée de Hungry-Bay.—On a maintenu en bon état la chaussée proprement dite et les murs de pierre qui la protègent contre l'action des eaux du lac Saint-François, mais on a fait aucune dépense pour l'entretien du chemin passant sur la chaussée, bien que ce dernier soit sérieusement endommagé en certains endroits.

Pont sur le chenal Perdu à Saint-Timothé.—Le bois nécessaire pour refaire en partie le tablier de ce pont a été acheté pendant l'hiver, mais n'avait pas été mis en place à la fin de l'exercice.

CANAUX DE QUÉBEC.—REVENU.

Murs de soutènement sur les rives du lac Saint-François.—Le seul travail exécuté au cours de l'exercice dernier, sous la rublique de crédits, a été le remplissage de quelques crevasses dans le mur vis-à-vis la chaussée de Sainte-Barbe, sur la rive sud, et le rehaussement de certaines parties trop basses du mur de soutènement près de Saint-Zotique, sur la rive nord.

Barrage à revêtement en béton à Valleyfield.—Ce travail a été exécuté en vertu d'un contrat à la *Carlton Construction Co., Ltd.*, d'Ottawa. Les travaux ont été commencés le 18 juin 1915, et ont été achevés vers la fin d'octobre suivant.

Ces travaux comprennent une fondation encoffrée, d'une longueur de 475 pieds, placée à environ 10 pieds de la face occidentale de l'ancien barrage et se terminant à une ligne tirée à environ 12 pouces en dessous du niveau, à l'eau basse. Sur cet encoffrement, on a construit un mur en béton, dont le sommet est au niveau du quai actuel. A l'extrémité nord de l'encoffrement, commence le mur en béton qui se prolonge jusqu'à un point situé à 200 pieds plus loin, la longueur totale du revêtement étant de 675 pieds.

Levés et inspections.—Comme dans le passé, on a fait plusieurs inspections relativement à des réclamations en dommages, des demandes de baux, etc., nécessitant des rapports et la préparation de plans.

Quelques photographies qui accompagneront le présent rapport seront envoyées dans quelques jours.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Ingénieur-surintendant des canaux de la province de Québec.

CANAL DE LACHINE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de la nouvelle écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de la nouvelle écluses n° 5 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1916.

Mois.	Nouvelle écluse n° 1, busc d'aval.				Nouvelle écluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1915.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	31	4	15	5	16	3	15	0
Mai	17	11	15	5	16	6	15	8
Juin	16	0	14	5	15	7	15	1
Juillet	15	0	13	9	15	4	14	8
Août	14	10	13	5	15	6	14	1
Septembre	14	5	13	9	15	9	14	8
Octobre	14	5	13	8	15	1	14	7
Novembre	13	11	13	4	14	11	13	11
Décembre	14	4	13	2	14	7	14	0
1916.								
Janvier	31	1	15	10	16	9	15	1
Février	31	0	28	4	16	7	14	5
Mars	29	4	25	0	16	9	14	0

CANAL DE SOULANGES.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 5 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminée le 31 mars 1916.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 5, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1915.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	18	0	17	0	16	4	16	0
Mai	18	2	17	6	16	3	16	0
Juin	17	6	17	3	16	1	15	9
Juillet	17	3	16	7	16	1	15	9
Août	17	2	16	7	16	4	15	6
Septembre	17	0	16	6	16	3	16	0
Octobre	16	9	16	3	16	1	15	9
Novembre	16	6	16	3	16	1	15	2
Décembre	17	1	16	2	15	9	15	6
1916.								
Janvier	18	8	17	4	16	8	15	7
Février	20	9	18	6	16	9	16	1
Mars	22	9	20	3	17	2	15	8

CANAL DE CHAMBLY.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse n° 9 (entrée d'aval) et de l'écluse n° 1 (entrée d'amont) durant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrême.	
1915.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	12	7	11	2	9	11	8	9
Mai	12	4	10	4	9	11	8	5
Juin	10	5	9	2	8	7	7	4
Juillet	10	6	10	0	8	1	7	8
Août	10	3	9	9	7	11	7	5
Septembre	9	10	8	8	7	10	7	1
Octobre	9	8	8	8	7	8	6	2
Novembre	9	2	8	7	7	8	6	10
Décembre	9	3	7	11	8	1	7	2
1916.								
Janvier	12	1	9	2	9	2	7	11
Février	13	1	11	4	9	5	8	11
March	15	11	11	5	9	5	8	10

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse de Saint-Ours durant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1915.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	12	2	10	2	10	8	9	9
Mai	13	0	9	3	10	7	9	1
Juin	9	10	7	10	10	0	8	5
Juillet	8	7	6	8	10	1	9	10
Août	7	6	6	3	10	0	9	5
Septembre	7	0	6	4	9	6	8	8
Octobre	7	6	6	0	9	3	8	9
Novembre	6	7	5	7	9	5	8	6
Décembre	7	7	5	11	9	2	7	5
1916.								
Janvier	10	9	8	0	9	2	8	1
Février	11	9	9	4	10	0	8	11
Mars	14	4	9	4	11	5	9	0

CANAL DE CARILLON.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse n° 1 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 2 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1916.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 2, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1915.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	14	10	11	11	14	5	10	8
Mai	15	7	14	8	15	3	14	2
Juin	14	8	13	9	14	3	13	1
Juillet	14	2	12	3	13	6	11	4
Août	12	10	12	3	12	2	11	5
Septembre	12	8	11	9	12	0	11	2
Octobre	12	9	12	0	12	1	11	7
Novembre	12	4	11	10	11	7	11	4
Décembre	12	4	11	10	12	7	11	2
1916.								
Janvier	13	5	12	4	16	0	12	5
Février	14	0	13	0	16	4	13	3
Mars	14	8	13	3	15	6	11	11

CANAL DE GRENVILLE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur les buscs de l'écluse n° 3 à l'entrée d'aval, et de l'écluse n° 7 à l'entrée d'amont, durant l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1916.

Mois.	Ecluse n° 3, busc d'aval.				Ecluse n° 7, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1915.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	17	8	13	0	15	3	10	7
Mai	18	8	17	6	16	4	15	2
Juin	17	6	15	11	15	1	13	9
Juillet	16	4	13	10	14	2	11	4
Août	14	7	13	5	12	3	11	1
Septembre	14	4	13	3	12	0	10	11
Octobre	14	7	13	11	12	3	11	5
Novembre	13	11	13	6	11	6	11	2
Décembre	15	6	13	7	11	7	11	0
1916.								
Janvier	18	8	14	6	12	3	11	1
Février	19	10	16	1	12	8	11	5
Mars	19	9	14	7	13	6	11	3

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau de la rivière sur des buscs de l'écluse Sainte-Anne à l'entrée d'aval et à l'entrée d'amont, pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 1916.

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.				Ecluse n° 1, busc d'amont.			
	Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.		Eaux hautes extrêmes.		Eaux basses extrêmes.	
1915.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Avril	11	4	10	2	13	1	10	7
Mai	11	7	10	11	13	10	13	0
Juin	10	11	10	5	13	0	12	2
Juillet	10	7	9	9	12	6	10	11
Août	10	6	9	6	11	6	10	9
Septembre	10	3	9	9	11	3	10	7
Octobre	10	2	9	9	11	4	10	10
Novembre	9	11	9	4	10	11	10	8
Décembre	10	1	9	3	11	0	10	9
1916.								
Janvier	12	0	10	6	11	6	10	11
Février	11	10	10	4	11	10	11	2
Mars	11	7	10	3	12	3	11	6

CANAUX DE QUÉBEC.

RELEVÉ indiquant les dates de clôture et d'ouverture de la navigation des canaux de Québec pour la saison de 1915-16.

Canaux.	Ouverture.	Fermeture.
Canal de Lachine	22 avril 1915.	13 décembre 1915.
Canal de Soulanges	20 avril 1915.	13 décembre 1915.
Canal de Chambly	1er mai 1915.	1er décembre 1915.
Ecluse de Saint-Ours	17 avril 1915.	2 décembre 1915.
Canaux de C. et de G.	21 avril 1915.	27 novembre 1915.
Ecluse de Sainte-Anne	19 avril 1915.	3 décembre 1915.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT DES CANAUX DE LA DIVISION ONTARIO-SAINT-LAURENT.

CORNWALL, 1er avril 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'entretien et l'exploitation des canaux de la division Ontario-Saint-Laurent pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

La division des canaux Ontario-Saint-Laurent comprend les canaux de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, connus sous le nom collectif de canaux de Williamsburg; celui de chenal nord en aval de Prescott, sur la route du Saint-Laurent, et le canal Murray, entre le haut de la baie de Quinté et la baie Brighton sur la rive nord du lac Ontario.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur, 11½ milles; ascension totale, 48 pieds; six écluses, 270 x 45 pieds, avec 14 pieds d'eau sur les seuils; une paire de vantaux d'écluses en amont de l'écluse n° 20, au pied du bief culminant.

EXPLOITATION.

Ce canal a été ouvert à la navigation le 15 avril et a été fermé le 11 décembre; il a été exploité pendant toute la saison sans aucun accident grave ou dommage aux navires. La navigation s'est faite sans interruption.

Pendant toute la saison, la navigation a été sensiblement retardée à cause de l'eau du fleuve qui se trouvait excessivement basse et plusieurs gros navires ont dû, par mesure de précaution, alléger à un tirant d'un peu moins de 14 pieds.

La profondeur moyenne de l'eau sur le busc d'amont de l'écluse de garde à la tête de ce canal, pendant la saison de navigation (1er mai au 30 novembre) pour les trois années de niveaux minima enregistrés, est comme suit: 1895, 14·84 pieds; 1911, 15·14 pieds; 1915, 15·10 pieds.

En 1895, la plus haute moyenne de la saison de navigation a été en mai, l'eau baissant d'une manière continue jusqu'en novembre, mois du niveau moyen le plus bas. En 1911, la moyenne la plus élevée fut en mai et en juin, pour lesquels la moyenne fut la même, et le niveau moyen le plus bas se produisit en octobre et novembre, exactement le même encore, l'eau baissant régulièrement entre juin et octobre.

En 1915, cependant, la moyenne la plus élevée fut en septembre, tandis que la moins élevée fut en juin, les mois d'octobre et de novembre donnant une moyenne plus élevée que celle de juin et de juillet qui donnent généralement les moyennes maxima.

RÉFECTIONS ET RÉPARATIONS.

Lorsque, avant l'ouverture de la navigation, on vida le canal, les vieilles portes, la plate-forme de bois et les buscs à la tête de l'ancienne écluse n° 18 ont été enlevées et une digue en béton, surmontée d'une passerelle de service en béton armé, a été construite sur l'écluse dans l'enclave d'amont.

De cette manière, les anciennes n°s 18, 19 et 20, sont maintenant fermées à la navigation d'une manière définitive.

Des culées en béton, devant supporter un pont de grand-chemin en acier, au-dessus du bief principal conduisant aux moulins situés au pied du canal, ont été construites juste au nord de l'ancienne écluse n° 17.

Les pierres chaperons du mur des portes de garde, en amont de l'écluse n° 20, qui avaient été dérangées, ont été soulevées et remises en place et on a construit un nouveau chaperon à encognure concave en béton.

On a reconstruit et revêtu en béton environ 500 pieds linéaires du mur de protection en pierre sur la berge nord en aval de l'écluse n° 18 et la partie supérieure de la berge a été nivelée et gazonnée.

On a fait le jointement nécessaire aux écluses n°s 19 et 20.

Toutes les portes permanentes d'écluses ont reçu une couche de peinture; les machines de fonctionnement et les ventelles, tant dans les vantaux d'écluses que dans les dégorgeoirs ont été complètement examinées et réparées et on a peinturé la machinerie. On a aussi enlevé soigneusement le gravier et les petites pierres qui se trouvaient au fond des écluses.

Le 15 avril, on a enlevé les portes d'amont de l'écluse n° 15 afin de les réparer, on les a remplacées par une paire de portes de réserve. Le lendemain, la porte d'aval sud de l'écluse n° 17 fut enlevée, et retournée; on a enlevé un seuil brisé que l'on a remplacé par un neuf, et la porte a été remontée.

Au cours de la saison, les vieilles passerelles en bois surmontant les dégorgeoirs de l'ancienne écluse n° 17 (longueur, 68 pieds), aux portes de garde en amont de l'écluse n° 20 (117 pieds de longueur), et le grand bief au pied de l'île Sheik (longueur, 154 pieds), ainsi que la charpente en bois supportant le mécanisme des ventelles, le tout dans un état avancé de vermoulure, furent enlevés et reconstruits en béton armé. Non seulement ces nouvelles structures ont l'avantage d'être permanentes, mais elles sont d'un joli coup d'œil et d'apparence substantielle.

Le vieux tablier en bois du pont du grand-chemin, au-dessus du bief au pied de l'île Sheik (154 pieds de longueur), ainsi qu'une chaussée de 9 pieds de largeur, dans un état avancé de vermoulure, furent enlevés et reconstruits en béton armé; en même temps, on a porté la largeur de la chaussée à 11 pieds.

Trois poteaux d'amarrage en fonte (de petite dimension), encastrés dans du béton, furent placés à l'extrémité d'aval du bassin de radoub, cinq (de dimension réglementaire), aux environs de l'ancienne écluse n° 17, à la tête du bassin, cinq sur la berge sud juste à l'est de l'écluse n° 19, cinq sur la berge sud juste à l'ouest de l'écluse n° 20, trois sur la berge sud à l'ouest des portes-gardes, et quatre sur la berge sud à l'ouest de l'écluse de garde n° 21.

Le chaperon du mur de soutènement du sud-est, en aval de l'écluse n° 20 (longueur 284 pieds), a été soulevé, replacé et renforcé en arrière avec du béton.

Les pierres du chaperon de ce mur furent toutes déplacées, et plusieurs d'entre elles, ainsi que quelques-unes de l'assise inférieure, furent cassées. Un certain nombre de ces pierres ont été taillées de nouveau, d'autres furent remplacées par de nouvelles, et tout le chaperon fut replacé sur une ligne à 6 pouces en arrière de la façade du mur, le bord supérieur de l'assise au-dessous étant chanfreiné de manière à rencontrer la nouvelle ligne.

On a fait des réparations importantes aux revêtements de pierre des berges; on a refait entièrement 1,600 pieds linéaires de la berge sud à l'est de l'écluse n° 20.

Les allèges, la grue, le concasseur et l'autre outillage flottant ont subi les réparations nécessaires et ont été mis en bon état. On a aussi fait subir des réparations importantes à la coque et aux chaudières du vapeur *Alert*, de service depuis trente ans.

Les vieilles portes d'amont de l'écluse n° 18, enlevées lors de la construction du barrage en béton en travers de l'écluse, et que l'on n'a pas utilisées, furent placées dans le bassin de radoub, démontées, et le bois sain scié en madriers et mis de côté.

Un pont de grand chemin en acier, d'une seule travée, longueur, 58 pieds, a été construit au-dessus du bief principal conduisant aux moulins juste au nord de l'ancienne écluse n° 17. Le pont a été construit et livré en pièces par la *Hamilton Bridge Works Co., Ltd.*, les travaux d'assemblage et d'érection furent exécutés par le personnel préposé aux réparations.

Ce pont donne un accès direct et facile du chemin public aux ateliers et cours de réparations et communique directement avec nos terrains sur le côté nord du bief.

On a fait subir des réparations et des modifications considérables aux magasins et on a construit une allonge absolument nécessaire, mesurant 26 pieds par 38. Ces améliorations donnent plus d'espace et permettent de mieux disposer et classifier les matériaux et les provisions.

Les portes enlevées de l'écluse n° 15, en avril, furent placées dans le bassin de radoub, complètement retirées, réparées et peinturées; elles sont gardées comme portes de réserve.

Au cours de l'hiver on a construit une nouvelle allège de 18 pieds par 70, pour remplacer une vieille allège qu'on ne pouvait plus réparer. On est actuellement à radouber cette allège qui bientôt pourra être mise à l'eau.

On a plafonné l'attique non fini du bureau et on y a placé des tablettes et des tiroirs pour y déposer les vieux rapports, les listes de paye et papiers de toutes sortes.

On a préparé une chambre pour y classifier et conserver les nombreux plans que nous avons, à l'une des extrémités du vaste atelier.

Vu le niveau excessivement bas de l'eau dans la rivière, le département a décidé d'enlever le chaperon de 18 pouces sur le mur de soutènement du déversoir alimentateur, à la tête du canal, afin de laisser passer la quantité ordinaire d'eau dans ce dernier pendant la saison des basses eaux.

Ceci a été fait au mois de mai, et a aidé considérablement l'industrie manufacturière utilisant l'eau du canal, car malgré le niveau très bas de l'eau on a pu, par ce moyen, maintenir une colonne d'eau suffisante sur les buscs pour la navigation et de plus permettre aux moulins de donner leur plein rendement pendant toute la saison.

Les ouvertures qu'a formées l'enlèvement du chaperon du mur de soutènement, ont été garnies d'estacades que l'on maintient en bas lorsque le niveau de la rivière permet de faire passer une quantité d'eau suffisante par les vantelles.

Le terrain et les plates-bandes des divers parcs et écluses ont été entretenus avec soin, et pendant la saison, offraient un fort joli coup d'œil.

Afin d'obtenir de meilleurs résultats, dans ce rapport, on a construit une petite serre de 20 pieds par 50, pour la multiplication des plantes, ainsi qu'une salle de chauffe et un atelier en brique, de 18 pieds par 22, près des ateliers de Cornwall; ces deux constructions ont des assises en béton. A l'avenir, toutes les plantes nécessaires pour ce district, viendront de cette source. Les matériaux de ces édifices, sauf les vitres et les châssis, viennent d'un stock que l'on avait depuis longtemps; il en est de même pour la chaudière et une grande partie des tuyaux pour le chauffage.

On a exécuté sans délai les réparations ordinaires aux portes d'écluses, clôtures, berges et revêtements, ainsi que le curage des fossés, l'enlèvement des herbes, etc.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Canal de la Pointe-Farran.—Longueur, 1⅓ mille; ascension totale, 4 pieds; une écluse, 800 x 50 pieds.

Canal du Rapide-Plat.—Longueur, 3¾ milles; ascension totale, 11½ pieds; une écluse d'ascension, une écluse de garde de 270 pieds par 45 pieds chacune.

Canal des Galops.—Longueur, 7⅓ milles; ascension totale, de 15 pieds à l'eau haute à 18½ à l'eau basse; une écluse d'ascension, 800 pieds par 50; une écluse de

garde, 270 pieds par 45; de plus, une écluse d'ascension, 326 pieds par 45, près de la tête du canal, pour le passage des navires contournant les rapides des Galops.

Les canaux de Williamsburg ont été ouverts à la navigation le 15 avril, et fermés le 11 décembre. L'exploitation s'en est faite pendant toute la saison sans accident grave et sans retard à la navigation.

Accidents.—Le 1er juin, le vapeur *Neepawah,* propriété de la *Canada Steamship Lines, Ltd.,* descendant, voulut atteindre l'entrée d'amont du canal du Rapide-Plat sans tourner en amont de l'entrée, et frappa la porte nord d'amont de l'écluse n° 24 appuyée contre le mur, brisant une tige de suspension et endommageant sérieusement la partie supérieure de la porte. L'eau étant basse dans la rivière, je réussis simplement en ouvrant les portes d'aval, à en faire monter dans le canal pour atteindre le niveau de la rivière, ce qui permit aux navires de passer l'écluse pendant que l'on faisait les réparations temporaires.

Les propriétaires du navire ont payé le coût des réparations.

RÉFECTIONS ET RÉPARATIONS.

Canal de la Pointe-Farran.—On a reconstruit environ 700 pieds linéaires du mur de protection en pierre sur le côté nord du canal, près de l'entrée d'amont.

On a également reconstruit l'extrémité circulaire du mur de soutènement sur le côté sud de l'entrée d'aval de l'écluse.

Environ 25 pieds de l'extrémité extérieure de ce mur, lequel repose sur un coffrage en bois, avait cédé et était tombé dans la rivière, il y a plusieurs années, l'écume ayant fait travailler le coffrage extérieur à la même extrémité. Comme il n'y avait aucun signe de nouveau déplacement, on a nivelé le sommet du coffrage avec du béton et reconstruit le mur de maçonnerie, mais environ 8 pieds plus court que le premier.

Les pierres taillées utilisées pour ces travaux provenaient du mur de soutènement du déversoir de l'écluse n° 21.

Canal du Rapide-Plat.—On a refait complètement environ 3,500 pieds linéaires du mur de protection en pierre sur la berge extérieure et on a retouché cette dernière; on a également refait 500 pieds linéaires du mur sur le côté nord du canal.

On a placé huit poteaux d'amarrage en fonte, sur bases en béton, aux environs des ateliers du canal, à Morrisburg.

La porte nord d'amont de l'écluse n° 24, brisée par le vapeur *Neepawa,* le 1er juin, fut enlevée, transportée à la cour de réparations, complètement retirée, réparée et remontée; dans l'intervalle on s'est servi d'une porte de réserve.

On a placé de nouveaux poteaux de sommet ou tourillons sur la porte nord d'aval de l'écluse n° 23.

Canal des Galops.—On a refait entièrement environ 4,500 pieds linéaires du mur de protection en pierre sur la berge sud en aval de Presqu'île et on a régalé le sommet de la berge. On a aussi refait environ 900 pieds linéaires sur le côté nord du canal au même endroit.

On a construit un ponceau carré en béton, de 2 pieds par 4, et de 12 pieds de longueur, dans le fossé à l'entrée des terrains du canal, à l'ouest de l'écluse n° 25 à Iroquois.

On a posé un poteau d'amarrage en fonte, sur une base en béton, vis-à-vis les portes d'amont de l'écluse n° 25.

On a démonté les portes d'aval de l'écluse n° 27 et on les a remplacées par une paire de portes de rechange; on a transporté les portes enlevées à la cour de réparations de Morrisburg, où elles ont été mises sur ber et réparées.

On a construit un ponceau en fer galvanisé et cannelé, de 18 pouces, et d'une longueur de 36 pieds, avec murs latéraux en béton, vis-à-vis l'extrémité ouest de la "tranchée profonde" de Cardinal, pour remplacer un vieux ponceau carré en bois.

On a terminé le jointement des murs en maçonnerie autour des écluses numéros 27 et 28, et commencé le jointement des piles et des culées du pont de Cardinal.

Le vaste abreuvoir, accommodant deux fermes, sur le chenal nord, commencé l'an dernier, a été creusé davantage et complété pendant la saison d'étiage.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Tous les bâtiments et les portes permanentes ont reçu une couche de peinture.

On a fait promptement les réparations ordinaires aux portes, édifices, ponts, dégorgeoirs et berges, ainsi que le curage des fossés, l'enlèvement des joncs, herbes, etc.

On a peu à peu nivelé et ensemencé tous les terrains avoisinant les écluses. Les plates-bandes ont été entretenues avec soin, et à maints endroits, le long du canal, on a planté un grand nombre d'arbustes et d'arbrisseaux.

A cause de l'eau qui s'est trouvée à un niveau très bas pendant la dernière partie de la saison certains vaisseaux descendant le canal, d'un tirant de plus que 13½ pieds, ont dû parfois, passer par le canal du Rapide-Plat.

L'accès d'amont de ce canal, en son état actuel, n'est pas sans danger pour les navires de plus fort tonnage qui s'en approchent, comme je l'ai signalé à plusieurs reprises.

Les navires pénétrant dans le canal par son entrée d'amont sont obligés de faire un grand détour dans la baie en aval de l'entrée, de s'arrêter complètement et ils remontent le courant. Après avoir lancé leurs câbles ils sont encore obligés de faire un tour avant de pouvoir approcher des écluses. Pour bien réussir cette manœuvre, il faut compter pour beaucoup sur le jugement du pilote qui a la direction du navire, et parfois les navires sont entraînés autour de la jetée d'entrée, et parviennent difficilement à revenir dans l'entrée.

Même quand l'entrée est bien réussie une perte de temps est encourrue.

Les navires suivants, alors qu'ils essayaient de pénétrer dans le canal, ont été entraînés autour de la pile au cours de la saison, mais heureusement aucun n'a souffert d'avaries graves. Quelques-uns ont réussi à retourner sans aide, d'autres ont dû jeter l'ancre et attendre l'assistance des remorqueurs:—

Vapeur *Algonquin,* 1er mai; *Haddington,* 10 juin; *Chas. Beatty,* 20 juin; *F. P. Jones,* 28 juin; *Keywest,* 29 juin; *Westerian,* 15 juillet; *Steelton,* 27 novembre; *Turret Cape,* 3 décembre.

En tout, 617 gros navires descendant le canal, ont passé cette écluse, pendant la saison.

CANAL MURRAY.

Longueur du canal proprement dit, 5⅛ milles, y compris les accès dragués, 10 milles. Profondeur de l'eau, 11 pieds à l'étiage, lac Ontario.

Le canal a été ouvert à la navigation le 15 avril et a été fermé le 8 décembre. Ce canal a été en fonctionnement pendant toute la saison sans aucun accident et sans interruption de trafic.

Le niveau très bas du lac Ontario a causé bien des troubles et du retard aux navires de fort tonnage passant ce canal. Le 25 avril, les vapeurs *Stanstead* et *Byron Whitaker,* à destination de l'ouest, ont touché fond dans le canal à une faible distance à l'est du pont du chemin de Brigton; ce n'est qu'après 24 heures environ qu'ils ont été dégagés.

Les deux navires étaient légers et tiraient 12½ pieds d'eau.

Le 10 juillet dernier, alors que le pont du chemin de fer *Central-Ontario* venait d'être fermé après le passage d'un navire, et avant que le pont soit fermé à clef, un train de voyageurs venant de Trenton, à destination du sud, passa le sémaphore et n'arrêta que lorsque la locomotive passa l'extrémité sud du pont.

Les dommages causés au pont. comprenaient le déplacement des pièces de nivellement sous la plaque tournante et la rupture de deux boîtes en fonte supportant les rouleaux à l'extrémité sud du pont. La compagnie de chemin de fer a fait les réparations nécessaires.

Les sémaphores étaient en position, et les employés du canal ont été exonérés de tout blâme.

RÉFECTIONS ET RÉPARATIONS.

Toutes les constructions de ce canal ont reçu une couche de peinture.

On a mis en bon état le réservoir de la maison du gardien du pont du chemin de fer *Central-Ontario,* lequel en avait grand besoin, et on a agrandi un peu la cuisine afin de le couvrir.

On a réparé, avec du béton, une des piles à l'extrémité ouest du canal, laquelle s'était désagrégée jusqu'au niveau de l'eau.

Toutes les piles et culées des ponts ont été jointoyées là où c'était nécessaire, et on a enlevé et remplacé les préceintes en bois cassées ou pourries.

On a fait toutes les réparations nécessaires aux ponts, revêtements, berges et chemins; on a nettoyé et entretenu en bon état tous les fossés, coupé les herbes et les joncs et maintenu les berges en général libres de déchets.

On a recouvert de gravier environ 2,800 pieds linéaires du sommet de la berge nord, servant de route publique.

Au cours de l'hiver, une remise à embarcations appartenant au canal et située à l'entrée occidentale, et que l'on utilisait pas, a été transportée juste à l'est du pont du chemin de fer *Central-Ontario*; on l'a agrandie et elle sert maintenant de hangar pour notre stock de dormants destinés au tablier de ce pont.

Annexés au présent rapport se trouvent les relevés des amendes et des dommages perçus au cours de l'exercice et les tableaux indiquant le niveau maximum et l'étiage de la rivière pour chacun des canaux de la division.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. D. SARGENT,

Ingénieur-surintendant.

TABLEAU indiquant les amendes et dommages perçus au cours de l'année terminée le 31 mars 1916 pour les canaux Ontario-Saint-Laurent.

CANAL CORNWALL.

Ecluse.	Date.	Nom du navire.	Dommages.	Amendes.	Nom du propriétaire.	Observations.
	1915.					
15	31 octobre	Steamer City of Hamilton.............	$12 26	....	Canada Steamship Lines...............	Payé le 15 janv. 1916.
15	28 novembre	Barge Burma........................	....	$10 00	Montreal Transportation Co...........	Payé le 22 déc. 1915.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

24	1er juin	Steamer Neepawah.....................	$406 73	....	Canada Steamship Lines...............	Payé le 16 juillet 1915.

NIVEAUX extrêmes et étiage des eaux dans les canaux Ontario-Saint-Laurent, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

CANAL CORNWALL.

Mois.	Canal Cornwall.				Canal Pointe-Farran.				Canal Rapide-Plat.				Canal des Galops.				Ecluse hydraulique.		Canal Murray.	
	Ecluse 15.		Ecluse 21.		Aval, Ecluse 22.		Amont, Ecluse 22.		Ecluse 23.		Ecluse 24.		Ecluse 25.		Ecluse 27.		Ecluse 28.			
	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.
1915.	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds	Pieds
Avril	15·2	14·6	15·4	14·8	17·2	16·8	17·4	16·9	17·1	15·9	16·6	15·1	20·2	18·4	16·2	14·9	15·7	15·0	12·6	12·4
Mai	15·0	14·3	15·3	14·8	17·4	16·7	17·5	16·8	16·8	15·9	16·6	15·3	19·5	18·2	15·9	14·7	16·3	15·0	12·8	12·2
Juin	14·8	14·3	15·2	14·8	17·1	16·8	17·2	16·9	16·4	15·9	16·2	15·2	19·2	18·4	15·4	15·0	15·8	15·1	12·6	12·3
Juillet	14·8	14·3	15·4	14·8	17·2	16·0	17·3	16·8	16·4	15·9	16·7	15·2	19·6	18·5	15·5	15·0	16·0	15·2	12·6	11·8
Août	15·0	14·7	15·5	14·5	17·6	16·4	17·7	16·6	16·9	15·1	16·4	15·4	19·5	17·6	15·8	14·4	16·3	15·0	13·0	12·5
Septembre	15·0	14·6	15·5	15·0	17·7	17·0	17·9	17·2	17·2	16·1	16·7	15·7	20·4	19·0	17·4	15·1	17·9	15·7	12·9	12·1
Octobre	14·9	14·5	15·5	14·8	17·4	16·8	17·6	17·0	16·8	15·9	16·5	15·3	19·5	18·4	16·0	14·8	16·4	15·0	12·8	12·4
Novembre	14·8	14·0	15·9	14·3	17·3	16·0	17·5	16·2	16·8	14·9	16·8	14·0	19·5	18·0	16·0	14·1	16·4	14·4	12·6	11·5
Décembre	14·7	14·1	15·2	14·2	17·0	16·4	17·2	16·6	16·2	15·1	15·5	14·5	18·5	17·5	15·1	13·8	15·5	14·1	12·4	11·9
1916.																				
Janvier	21·9	14·5	14·7	14·3	17·7	16·6	17·9	16·8	17·1	15·3	16·8	14·6	19·5	17·5	15·7	14·5	16·1	14·9	12·6	12·2
Février	32·7	17·2	15·4	14·7	17·4	16·8	17·6	17·0	16·8	15·7	16·5	14·4	20·0	17·5	15·5	14·7	16·0	14·9	13·0	12·5
Mars	24·9	21·9	15·4	14·4	17·1	17·0	17·3	17·1	16·8	15·5	16·1	14·7	18·6	17·2	15·2	14·4	15·6	14·6	13·3	12·7

RAPPORT DE L'INGENIEUR-SURINTENDANT DU CANAL SAINT-PIERRE.

CORNWALL, 1er avril 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le canal Saint-Pierre, pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

En vertu d'un arrêté du Conseil daté du 28 mars 1915, j'ai fait fermer le canal " durant la prochaine saison de navigation pour permettre de continuer les travaux de construction actuellement en cours."

A l'époque ordinaire de l'ouverture de la navigation, des navires venant de différents endroits commencèrent à arriver; on s'attendait à pouvoir passer dans le canal tout comme les années dernières.

Du 13 avril au 8 juin, 71 navires enregistrés et 80 non enregistrés passèrent dans le canal. Les derniers étaient surtout des barques de pêche et autres petites embarcations d'une capacité de 2 à 10 tonneaux.

Bien que le canal fut officiellement fermé le 28 mars, les travaux de l'entrepreneur n'exigèrent la fermeture complète qu'au 8 juin. On a laissé passer les navires précités seulement après que l'entrepreneur eut donné l'assurance que leur passage ne nuirait en rien à son travail.

AMÉLIORATIONS.

Les travaux d'amélioration, tels que les plans l'indiquent, consistent dans la construction d'une nouvelle écluse à l'entrée de l'Atlantique du canal.

A l'entreprise avec M. W. H. Weller, de St. Catharines, Ont., le travail fut commencé le 4 mai 1912 et fut continué durant les saisons de 1912, 1913 et 1914. C'est le 6 avril qu'on a repris les travaux. Ceux-ci ont été poursuivis sans interruption depuis lors.

L'entrepreneur s'est employé, durant tout le mois d'avril, à préparer un site, à l'extrémité sud du canal, pour installer un malaxeur à gravier et à béton; il a fait transporter cet appareil de l'extrémité nord du canal, où il stationnait la saison précédente; il a posé des rails, construit des ateliers, creusé des fossés, préparé des caissons pour recevoir les batardeaux, déplacé et réparé le malaxeur, et, d'une manière générale, déterminé le travail de la saison.

On a aussi fait le percement du roc dans la fosse destinée à recevoir l'écluse.

Le 27 avril, un remorqueur, deux chalands et une benne preneuse à mâchoires, c'est-à-dire tout ce qu'il fallait pour concasser et distribuer le gravier, sont arrivés, et, le 29 du même mois, on a commencé à retirer le gravier des rives de la baie Saint-Pierre, puis on a continué ce travail jusqu'à son parachèvement. On était alors au 16 août. On a retiré environ 18,000 verges cubes de gravier.

Le dragage du canal, au nord de l'ancienne écluse, fut effectué du 12 mai au 21 juin, alors qu'il fallut discontinuer le travail, l'espace manquant à la drague pour poursuivre avec avantage les opérations.

Le 8 juin, commença l'installation d'un caisson en travers de l'entrée de l'Atlantique par l'ancienne écluse; ce caisson devait servir de massif protecteur à un batardeau en terre; c'est aussi à cette même date qu'on commença le remplissage du caisson et la construction du batardeau. Le 2 juillet, les deux caissons destinés à former un batardeau à l'entrée du lac furent mis en position et c'est alors que se fit le remplissage en terre.

Le 21 juillet, comme l'entrepreneur avait jugé que les deux batardeaux étaient en parfait état, on procéda au pompage de l'eau dans le canal. Le 25 juillet, au cours

d'une haute marée dans la baie Saint-Pierre, le batardeau, qui se trouvait à l'entrée de l'Atlantique, céda. Le canal fut inondé. Il était à ce moment à moitié vidé. Les deux portes extérieures de l'écluse furent renversées et grandement endommagées.

Ce batardeau fut reconstruit, sous forme de barrage en terre, protégé extérieurement par des amas de pierres. Depuis, ce travail a donné satisfaction.

Le 9 du mois d'août, on recommença l'assèchement du canal et vers le 20 du même mois l'entrepreneur put procéder aux travaux de l'excavation destinée à recevoir les fondations des murs bétonnés de l'entrée, de même qu'à l'opération de l'enlèvement des fondations de l'ancienne écluse, des plate-formes de heurtoir, du busc, etc.

La construction de l'entrée en béton et des murs de l'écluse a commencé le 3 septembre à la tête du mur de l'est de l'ancienne écluse, et l'on a poursuivi ce travail sans interruption jusqu'au 7 février. Comme tous les murs étaient alors terminés, sauf certaines parties de l'encastrement des culées d'encoignure et une partie du bajoyer ouest de l'écluse d'amont, d'environ 80 pieds de longueur, on a dû cesser le travail à cause des intempéries.

Le creusage dans le roc, nécessaire à la construction de ces murs, a naturellement précédé la construction, et au fur et à mesure qu'on élargissait le creusage, on remplissait l'excavation de béton.

Durant la période précitée on a couvert environ 10,200 verges cubes en béton, et l'on a employé 11,840 barils de ciment.

On a enlevé de la vieille écluse les quatre portes d'amont, on les a placées sur des coittes dans le fond du canal, et on les a considérablement remodelées. On a enlevé et remplacé les parties endommagées, on a fixé de nouveaux liens, on a coupé et façonné les encoignures, etc.

On a reçu tous les poteaux d'amarrage en fonte, et on en a fixé quelques-uns dans les murs en béton.

On a aussi reçu les poutres d'acier en forme d'I destinées aux ancrages, de même que le bois de chêne pour les heurtoirs du busc, et les renforts d'acier pour les caissons en béton.

L'accident survenu, en juillet dernier, au batardeau situé à l'entrée de l'Atlantique a entraîné un retard considérable; mais, en général, le travail a progressé assez rapidement, bien qu'il ait fallu faire l'ouvrage d'hiver dans des circonstances très défavorables, par un climat rigoureux et par de fréquentes tempêtes de neige.

Les deux digues sont en bon état et l'on n'a éprouvé aucune difficulté à tenir le canal à sec.

Les principaux travaux qu'il reste encore à faire sont: le parachèvement des bajoyers en béton, la pose du radier en béton, des heurtoirs du busc, des poutres d'ancrage, le creusage des tranchées, l'enlèvement et la reconstruction d'une partie du bajoyer de l'est de l'ancien écluse, la construction et la mise en place d'une série de caissons en béton, d'environ 300 pieds de longueur sur le côté ouest de l'entrée de l'Atlantique, l'enlèvement de ce qui reste du mur de l'ouest et du radier de l'ancienne écluse, la réfection des portes éclusières et la construction de nouvelles marches, le creusage des batardeaux, le parachèvement et le gazonnement de la partie supérieure de la berge en amont de l'écluse du niveau supérieur.

L'entrepreneur soutient que le canal sera ouvert à la navigation vers le mois d'août de cette année et que tout le travail sera terminé avant la fin de 1916.

Il pourrait bien avoir raison, à moins que les travaux ne soient retardés par le mauvais temps ou le manque de main-d'œuvre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur

C. D. SARGENT.

Ingénieur-surintendant,
Canaux Ontario-Saint-Laurent.

RAPPORT DE L'INGENIEUR-SURINTENDANT, CANAL RIDEAU.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le canal Rideau pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1915.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1er mai 1915.

La saison s'est terminée à Ottawa le 29 novembre 1915.

La saison s'est terminée à Kingston-Mills le 29 novembre 1915.

Comme je l'ai déclaré dans mon rapport précédent, au moment où j'écrivais (1er avril) les perspectives de remplir le lac Rideau jusqu'à son niveau ordinaire (8 pieds 6 pouces au heurtoir d'amont de l'écluse de Poonamalie) étaient très peu rassurantes. Je regrette d'avoir à dire que mes craintes ne m'ont pas trompé et que, pour la première fois dans l'histoire de ce canal, le lac Rideau ne s'est pas rempli au printemps.

Comme, au printemps dernier, il n'est presque pas tombé de pluie, l'eau n'a atteint que 5 pieds 11 pouces de profondeur au heurtoir d'amont de l'écluse précitée. C'est ainsi que nous avons dû envisager la prespective d'une saison de navigation avec seulement notre réservoir situé à Smith-Falls et Ottawa; encore, ce réservoir était-il au commencement de la saison plus de 30 pouces de moins élevé qu'à sa hauteur ordinaire.

Cet état de choses n'était pas purement local, car toutes les rivières et les lacs, dans cette partie du pays du moins, étaient tous bien au-dessous de leur hauteur normale et ce, comme résultat des mêmes causes.

Cependant, la situation aurait pu être plus grave; mais la pluie de l'été dernier a été assez constante, le lac n'avait baissé qu'à 5 pieds 7 pouces au heurtoir du busc de l'écluse, le dernier jour de juin.

A la fin de juillet, il n'avait que 5 pieds 2 pouces; toutefois, il recommença à monter et, à la fin du mois d'août, il mesurait de nouveau 5 pieds 7 pouces. A la fin de septembre, il avait diminué à 5 pieds 4 pouces et, au 31 octobre, il ne mesurait que 5 pieds.

L'eau a continué de baisser tranquillement jusque vers la fin de novembre, c'est-à-dire à la clôture de la navigation. La profondeur du lac ne mesurait alors que 4 pieds 7 pouces au heurtoir d'amont de l'écluse de Poonamalie.

Par conséquent, en dépit des conditions défavorables dans lesquelles s'effectua l'ouverture de la navigation, nous avons pu maintenir 5 pieds d'eau au heurtoir de l'écluse jusqu'à la fin d'octobre alors que la navigation était terminée, du moins pour toutes fins pratiques.

J'ai apporté à cette question d'approvisionnement du lac Rideau (et je puis déclarer que les niveaux à l'ouest de ce point ne suscitent aucun embarras) une étude et une attention constante, et j'en suis arrivé à la conclusion que le moyen le plus simple et le moins coûteux de remédier à l'état de choses actuel serait de creuser le chenal à partir de l'écluse de Poonamalie jusqu'à l'eau profonde.

On pourrait procéder à ce travail d'année en année (sans crédits spéciaux affectés à cet effet) en faisant sauter les écueils qui empêchent le ruissellement du lac et en enlevant la roche avec nos dragues pendant la saison de navigation.

Lorsque les portes éclusières supérieures à Poonamalie seront usées, il sera facile de baisser le heurtoir de 30 pouces, et de placer d'autres portes plus élevées. Les travaux de creusage, d'année en année, peuvent être effectués pendant l'hiver, et les frais de ces réfections payés à même nos crédits ordinaires.

Si l'on creusait ainsi la décharge, disons de 2 pieds 6 pouces à 3 pieds, je crois que les ennuis du passé disparaîtraient, que la profondeur du canal serait amplement

suffisante pour la navigation et qu'il y aurait de l'eau en quantité pour les fins manufacturières même durant les saisons sèches. Tout ce travail pourrait se faire en deux saisons, au besoin trois.

Le nombre total des éclusages dans tout le canal durant la saison de 1915 a été de 40,378, c'est-à-dire un peu moins élevé qu'en 1914.

Cette diminution semble être répartie également entre toutes les stations d'éclusages d'une extrémité à l'autre du canal.

Les principaux travaux et réfections entrepris le long du canal durant l'exercice ont été les suivants:—

Station d'éclusage d'Ottawa (8 *écluses*, 1 *bassin*).—On a démoli les murs d'encastrement de l'écluse n° 5 et on les a reconstruits en béton avec couronnement en pierre de taille. On a démoli quatre assises des quais éclusiers et on les a reconstruites en pierre de taille. Quatre treuils qui servent à ouvrir ou fermer les écluses ont été fixés sur des assises en béton, le bois de la charpente qui les supportait ayant pourri. On a démoli et reconstruit environ 250 pieds de quai en bois sur le côté sud du bassin. On a également reconstruit 80 pieds de quai près du pont de l'avenue Laurier. Ce qui avait été brûlé par la combustion spontanée d'un amas de charbon. La *Imperial Realty Company*, à qui le charbon appartenait, a remboursé au ministère les frais de réfection. La maçonnerie de l'écluse, en général, a été jointoyée et cimentée là où le besoin s'en faisait sentir. On a fait la réfection ordinaire des voies en bordure des quais du bassin et quelques autres réfections de peu d'importance à la station en général.

Durant le mois d'avril dernier on a ajouté 100 pieds de mur en béton à l'extrémité méridionale de la longue berge terminée le mois précédent sur le côté ouest de la Deep-Cut; dans cette addition on a construit un débarcadère, avec marches conduisant à la promenade.

Au moyen de pelles traînées par des chevaux on a creusé le fond du canal entre le pont de la rue Bank et celui de l'avenue Bronson et l'on a déposé la terre enlevée sur le versant du barrage de Dows Lake, transformant ainsi en un beau chenal large ce qui était autrefois un passage étroit et de peu de profondeur. Ce travail a eu pour effet, en outre, d'élargir et de renforcer le barrage en question et aussi d'élargir d'environ dix pieds la route qui repose sur cette digue.

Pont d'Ottawa-Est.—On n'a fait que de petites réfections aux approches de ce pont.

Pont de l'avenue Bronson.—On a posé un autre plancher sur le tablier volant de ce pont.

Station d'éclusage de Hartwell (*deux écluses et un pont*).—On a démoli le pont qui traverse le canal et l'on a construit un autre tablier à sa place. On a remplacé les vieux caissons par des appuis en béton; ces appuis servent tout à la fois à supporter le pont et à retenir le terrassement de la berge. A chaque extrémité du pont, sur les murs en béton, on a posé un garde-corps en fer. On a enlevé et remplacé par une neuve la superstructure du déversoir. On a prolongé la berge en pierre sèche sur une longueur d'environ 450 pieds. On a construit une nouvelle jetée-sommier de 185 pieds de longueur en aval de l'écluse inférieure. On a élevé, régalé et macadamisé le chemin en bordure de la berge du canal à partir du déversoir, en amont jusqu'à la station suivante d'éclusage, c'est-à-dire une distance d'environ un mille et quart. Voilà qui termine le chemin de halage; il est en parfait état sur toute sa longueur, du pont de la rue Bank jusqu'à Hogsback, une distance de plus de trois milles. On a fait quelques autres petites réfections à la station en général.

Station d'éclusage de Hogsback (deux écluses et un pont mobile).—On a démoli le mur d'encastrement sur le côté est de l'écluse inférieure et on l'a reconstruit en béton avec couronnement en pierre de taille. On a également démoli les bajoyers du

sas central, les encastrements et les murs d'encastrement et on les a reconstruits en pierre de taille. On a restauré le mur en pierre sèche qui borde le côté de la tranchée en aval des écluses de même que celui qui se trouve aux deux extrémités du pont mobile. On a défait le heurtoir du busc central et on en a construit un autre à cuirasse d'acier. On a enlevé les venteaux du centre pour en mettre des neufs. On a construit une nouvelle jetée-sommier de 160 pieds de longueur en amont du bief supérieur et l'on a fait une allonge de 50 pieds au mur des venteaux.

Comme une partie du vieux mur en pierre sèche qui bordait le déversoir s'était écroulée, on l'a reconstruite en béton. On a recouvert les radiers d'un plancher en pin et l'on a fait quelques autres réfections à la station en général. Dans le cours de la dernière saison, notre drague *Tay* a partiellement creusé la tranchée en aval des biefs. On a placé les matières retirées de là sur un bac à bascule puis on les a déposées le long du barrage de retenue.

Station d'éclusage de Black-Rapids (une écluse).—La maçonnerie de la berge occidentale du déversoir a cédé au cours de la dernière saison, et cet hiver on a démoli la berge complètement et on l'a reconstruite en béton. Notre scaphandrier a fait quelques petites réfections aux vannes éclusières, et l'on a également fait quelques réparations sans importance à la station en général.

Station d'éclusage de Long-Island (trois écluses et un pont mobile).—On a renouvelé une couple de portes. On a démoli et reconstruit la longue cloison qui traverse le chenal d'arrière à Manotick. On a remplacé par une estacade de trois billes et de 250 pieds de longueur celle qui se trouvait à la tête de l'île.

On a fait un repiquage additionnel à la tête du dégorgeoir des écluses. Ceci termine ce travail qui a été accompli de temps en temps. On a aussi procédé aux réfections ordinaires de la station en général.

Pont de Manotick.—On a dû restaurer les piliers en bois de ce pont.

Pont Wellington.—Aucune réparation.

Pont de Beckett's-Landing.—On a dû restaurer les tabliers fixes de ce pont. Les réparations ont consisté dans la pose de nouvelles solives, de nouveaux madriers et garde-corps.

Station d'éclusage de Burritt's-Rapids (une écluse et un pont).—Avec notre drague *Tay*, on a déposé de l'argile et du gravier le long de la digue de retenue afin d'aveugler les fuites, et l'on a fait aussi quelques petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Nicholson (deux écluses et un pont mobile).—On a renouvelé une paire de portes. On a démoli et reconstruit l'approche nord conduisant au pont mobile qui passe au-dessus du bief supérieur; on a soulevé le pont lui-même pour construire un pilier en béton. On a installé deux leviers d'aiguilles de pertuis. On a réparé et remodelé considérablement le chalet du gardien. Notre drague *Tay* a déposé une forte quantité d'argile le long de la digue de retenue afin d'aveugler une bonne partie des fuites. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Clowes (une écluse).—On a construit en amont du bief supérieur, sur le côté nord de la rivière, une nouvelle jetée-sommier de 140 pieds de longueur. On a aussi reconstruit en partie le vieux caisson protecteur en aval du déversoir. On a posé quelques nouvelles poulies à chaîne et l'on a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Merrickville (3 écluses, 2 bassins, 2 ponts).—On a parachevé la nouvelle digue de retenue en béton. L'été dernier, le ministère avait autorisé la construction du mur en bordure de la rive septentrionale de la rivière, mur sans lequel on n'aurait pas pu élever l'eau au niveau nécessaire pour la navigation, si ce n'est en

inondant une partie de l'extrémité nord du village. Le travail a été bien fait par M. John O'Toole, l'entrepreneur, et le 1er janvier 1916, on recevait de l'honorable ministre suppléant des ordres à l'effet de porter le niveau de l'étang à celui de la navigation et de fournir l'eau à la *Rideau Power Company,* pourvu que cette compagnie en vertu de son bail, ait satisfait aux exigences du ministère et ait versé la somme convenue pour la première année d'approvisionnement d'eau. Cette compagnie a construit, en aval de la nouvelle digue, une usine de force motrice en béton et en brique, et a aussi installé, sous l'usine, deux prises d'eau en acier de 8 pieds de diamètre; mais jusqu'ici elle n'a d'installé qu'un seul accumulateur d'une puissance de 600 chevaux. Cet appareil, cependant, fonctionne très bien, et a fourni l'énergie et la lumière depuis le 1er janvier. Si j'ai bien compris, la compagnie a l'intention d'installer prochainement l'autre accumulateur. Naturellement, elle a tout intérêt à le faire, et au plus tôt, puisqu'elle est tenue de payer au ministère une somme fixe, qu'elle utilise ou non la quantité d'eau à laquelle elle a droit. La digue entière est une forte et belle structure, une construction permanente; aussi, en exceptant les aiguilles de pertuis qu'il faudra renouveler à de longs intervalles, le ministère n'aura guère d'autre frais à débourser pour l'entretien de cet ouvrage. Cette digue règle définitivement la question des fuites d'eau à cette station, et, de toute manière, elle est un actif de premier ordre pour le ministère, surtout quand on réfléchit que d'ici à trente ans le coût de construction aura été couvert par les affermages de force hydraulique qu'elle crée.

Station d'éclusage de Kilmarnock (1 écluse et 1 pont).—On a reconstruit la partie supérieure du pont-trafic jeté au-dessus du déversoir de même que le petit ponceau qui le sépare de l'écluse. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage d'Edmonds (1 écluse).—On a recouvert en béton une partie du radier du sas de l'écluse. On a creusé un puits pour fournir de l'eau au gardien et l'on a construit un nouveau portique à l'avant du chalet.

Station d'éclusage de Old-Sly (2 écluses, 1 pont).—On a posé une nouvelle paire de portes au bief d'amont. On a placé deux nouveaux encadrements au même bief. On a reconstruit le soutènement du déversoir et l'on a posé de nouvelles aiguilles de pertuis. On a élevé et régalé le chemin qui traverse la digue. On a fait aussi quelques petites réparations au pont mobile et à la station en général.

Station d'éclusage combinée de Smith's-Falls, (3 écluses, 1 bassin, 2 ponts).—On a reconstruit la digue du bassin et on a fait des fondations en béton. On a posé deux nouvelles mortaises en acier sur la crapaudine du pont mobile; les anciennes ne paraissaient pas solides. On a creusé l'avant du quai McKenzie et, sur une longueur de 80 pieds, on a construit un cœur en béton à l'intérieur. C'était afin d'aveugler les fuites d'eau qui suintaient à travers les couches de roches. Le résultat a été des plus satisfaisants, car le bassin s'est maintenu assez bien rempli alors qu'auparavant on éprouvait toutes les difficultés pour le remplir et le garder plein au passage des bateaux. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage détachée de Smith's-Falls (1 écluse et 2 ponts).—On a restauré le heurtoir inférieur de l'écluse. On a posé un garde-corps tuyauté en fer au-dessus du mur en béton en aval de l'écluse. On a enlevé, pour les renouveler, les solives et le planchéiage du pont fixe qui traverse le déversoir. On a fait quelques dragages en amont de l'écluse et ce, pour parachever le chenal du côté sud de la rivière. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Poonamalie (1 écluse).—On a démoli, pour le reconstruire en pierre de taille, le bajoyer supérieur de l'écluse sur le côté septentrional, et on a réparé certaines parties du mur sud du sas de l'écluse. Dans la tranchée, en amont de l'écluse, on a fait quelque construction en pierre sèche. On a ajouté du béton sur les deux radiers situés en aval des ouvertures des aiguilles de pertuis dans le déversoir, et l'on a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Beveridges (2 écluses et 1 pont).—Notre scaphandrier a fait quelques petites réparations aux vannes des vantaux. On a mis en place quatre nouvelles poulies à chaîne. La tranchée entre les bajoyers d'aval du bief inférieur a été nettoyée au moyen de la drague *Tay.* L'on a fait sauter le banc de roche et l'on a enlevé les morceaux avec la même drague. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Bras de Perth (1 bassin et 4 ponts).—On a terminé l'an dernier le travail de l'enlèvement du banc de roche qui se trouvait dans la rivière Tay entre le village et Beveridges. On a fait le minage de la roche puis, avec notre drague *Rideau,* on a procédé à l'enlèvement des morceaux. On a terminé le travail de reconstruction des quais du bassin; on en a démoli environ 150 pieds, puis on a fait la reconstruction l'année dernière. La plaque tournante du pont de la rue Drummond ayant donné des signes d'usure, est actuellement en réparation sous la surveillance de MM. James & Reid, de Perth. Le travail n'est pas encore terminé; mais il le sera vers le 1er mai. On a fait les petites réparations ordinaires aux trois autres ponts de même qu'aux chemins, terrasses, etc.

Digue du lac Bobs.—On a reconstruit l'été dernier en béton notre digue-réservoir située à la décharge du lac Bobs. L'ancienne digue était en bois. On a baissé de 12 pouces le nouveau déversoir, de sorte qu'on peut maintenant retirer du lac un pied de plus de l'eau qui alimente la branche Tay de ce canal et, jusqu'à une certaine mesure, le lac Rideau inférieur.

Pont de la traverse Oliver.—Aucune réparation.

Station d'éclusage de The Narrows (1 écluse et 1 pont).—Deux nouveaux renforts ont été placés entre les quais en aval de l'écluse, et l'on a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Newboro (1 écluse et 1 pont).—On a construit une nouvelle jetée-sommier de 140 pieds de longueur sur le côté ouest de la tranchée en amont de l'écluse. On a couvert en bardeaux le magasin et l'on a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Chaffeys (1 écluse et 1 pont). — On a reconstruit les deux approches du pont mobile de même que la superstructure du déversoir. On a recouvert en bardeau la cuisine du chalet du gardien. On a reconstruit l'un des phares du niveau inférieur (lac Opinicon) que la glace, l'hiver dernier, avait soulevé et détruit. Le travail avait été confié, à l'entreprise, à M. Thos Simmons. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Davis (1 écluse). — On fait quelques petites réparations au chalet du gardien ainsi qu'à la maçonnerie de l'écluse. On a construit une nouvelle jetée-sommier, de 140 pieds de longueur, sur le côté ouest en aval de l'écluse, et l'on a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Jones's Falls (4 écluses, 1 bassin et 2 ponts). — On a renouvelé une paire de portes. On a fait diverses petites réparations à la maison du gardien. On a démoli le petit pont en aval du déversoir et on l'a reconstruit sur des assises en béton. Notre scaphandrier a nettoyé le radier de l'écluse inférieure. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Pont de la Pointe Brass. — On a fait ici des réparations considérables l'hiver dernier. On a soulevé les tabliers d'acier puis on a reconstruit la partie des piliers qui émerge à l'eau basse. On a également reconstruit les deux approches et renouvelé le planchéiage en y plaçant des solives et des madriers neufs. On a aussi renouvelé le garde-corps.

Station d'éclusage de Brewer's-Upper-Mills (2 écluses, 1 bassin et 1 pont). — On a cimenté et jointoyé les murs du bief supérieur et l'on a nettoyé et bétoné complètetement le radier de l'écluse. On a remplacé le toit de la cuisine du chalet, et diverses petites réparations ont été faites à la station en général.

Station d'éclusage de Brewer's-Lower-Mills (1 écluse et 1 pont). — On a remplacé les madriers du pont mobile et l'on a reconstruit les approches à chaque extrémité. On a fait diverses petites réparations au chalet et à la station en général.

Station d'éclusage de Kingston-Mills (4 écluses, 1 bassin et 2 ponts).—On a renouvelé deux portes éclusières et l'on a placé de nouveaux cadres de vanne. On a remplacé les madriers du long pont qui passe au-dessus du déversoir et ceux du pont By Wash. Quatre cents verges cubes de pierre ont été déposées sur le remblai. Ce travail avait été confié à l'entreprise à M. John Hogan. On a placé dans le déversoir six nouvelles aiguilles de pertuis, et l'on a fait diverses petites réparations à la station en général.

Observations générales. — Les réparations coutumières au printemps, qui consistent à recouvrir de ciment la maçonnerie de l'écluse et du pont, et à peinturer les vannes, les ponts, les clôtures, etc., ont été faites, comme d'habitude, par nos propres journaliers, lorsqu'ils sont venus pour la saison, au commencement d'avril.

Ce sont nos hommes également qui ont pris dans la carrière de Westport les lourdes roches qui nous servent pour la réparation des écluses; à cette carrière nous avons aussi taillé de la pierre pour la construction au cours de l'hiver. Elle a été transportée du quai de Westport à ses différents endroits de destination en partie par nos propres remorqueurs et chalands, et en partie par des barques que nous avons louées à cette fin.

Les matériaux requis pour l'année, tels que le ciment, le bois, la peinture, l'huile, etc., ont été achetés pour nous par le préposé aux achats du département, après quoi nous en avons fait la livraison nous-mêmes au moyen de nos remorqueurs et de nos allèges.

Etablissement de dragage. — Pendant toute la saison on s'est servi de la drague *Rideau* pour faire l'enlèvement de l'argile et des roches dans le bras Tay de ce canal, entre le lac Rideau et la ville de Perth. Ce travail est maintenant terminé. La drague a hiverné dans une des écluses de Smith's Falls. On devait la reconstruire cet hiver, mais à cause de la dépense qu'entraînerait un tel ouvrage on a décidé tout simplement de la restaurer de manière à ce qu'elle puisse servir encore une saison ou deux. On est actuellement à faire les réparations.

On s'est servi du remorqueur *Loretta* pour faire, comme d'habitude, le travail d'inspection. Il passe l'hiver dans le bassin d'Ottawa où, on est à faire des réparations considérables à ses machines et à ses bouilloires. Ces réparations sont actuellement en marche.

On s'est servi de la drague *Tay,* dans le cours de la saison, pour arrêter l'infiltration ds digues-réservoirs aux diverses stations d'éclusage de Kingston-Mills à Ottawa. Les résultats ont été très satisfaisants. On l'a aussi employée au creusage de la tranchée entre les stations d'éclusages de Hartwells et de Hogsback.

On s'est servi du remorqueur *Agnes* pour touer les chalands et la drague *Tay,* et aussi pour faire la livraison des provisions aux magasins.

Les chalands qui font partie de notre établissement de dragage sont actuellement en réparation dans le bassin d'Ottawa. Ils seront en bon état au mois de mai prochain, à l'ouverture de la navigation.

Suit un tableau du plus haut et du plus bas niveau de l'eau sur les heurtoirs des buscs d'aval des écluses n°s 1 et 47, aux stations d'éclusage d'Ottawa et de Kingston-Mills, respectivement:—

Ottawa, écluse n° 1.						Kingston Mills, écluse n° 47.					
Maximum.			Minimum.			Maximum.			Minimum.		
	pds	pcs		pds	pcs		pds	pcs		pds	pcs
30 avril	13	0	2 avril	7	0	28-30 avril	7	10	1-2 avril	7	7
16-17 mai	14	2	30-31 mai	13	1	1er mai	7	10	20-29 mai	7	4
1-2 juin	13	0	12 juin	11	3	1-8 juin	7	5	15 juin	7	3
1er juillet	11	10	31 juillet	8	2	29-31 juillet	7	5	1-28 juillet	7	4
23-24 août	9	3	1-2 août	8	1	28-31 août	7	10	1-3 août	7	5
1er sept	8	11	23 sept	7	5	1-8 sept	7	10	23-30 sept	7	7
4-8 oct	9	0	31 oct	8	2	1-9 oct	7	7	10-14 oct	7	6
25 nov	8	4	18 nov	7	10	1-4 nov	7	6	27-30 nov	7	3
16-18 déc	9	5	1er déc	8	2	1-4 déc	7	2	13-26 déc	6	11
29-31 janv	9	10	1-2 janv	8	9	28-31 janv	7	3	1-3 janv	6	11
5 fév	10	9	21-24 fév	9	6	24-29 fév	7	6	1-6 fév	7	3
31 mars	12	0	4-5 mars	9	5	28-31 mars	7	7	17-26 mars	7	5

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. T. PHILLIPS, M. Soc. Can. I.C.
Ingénieur-surintendant.

RAPPORT DE L'INGENIEUR SURINTENDANT, CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, le 14 mai 1916.

W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef, ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1916, touchant les travaux de construction, imputables sur le " Capital ", canal de la Trent.

RÉGION DES LACS ONTARIO ET AU RIZ.

Cette région s'étend depuis Trenton, sur le lac Ontario, jusqu'au lac au Riz, distance de 56½ milles, dont nous avons donné une description détaillée dans nos rapports antérieurs.

Aux fins de la construction cette région a été séparée en sept districts, chacun, le territoire d'un contrat; la valeur approximative de ces contrats, tels que revisés jusqu'à ce jour, est d'environ $5,100,000, dont il a été dépensé pour les travaux accomplis et pour les matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1916, la somme de $4,817,237.48, soit à peu près 95 pour 100 de la valeur approximative des sept entreprises, basées sur leurs taux respectifs.

Cette région compte dix-huit écluses, quatorze digues et dix-neuf ponts. Les écluses sont toutes parachevées; elles attendent les vannes. Ces dernières ont été posées dans les six premières écluses en amont de Trenton. Les digues sont totalement terminées, à l'exception de cinq portes dans le fond de la digue 10, Campbellford, laquelle, très probablement, ne sera pas achevée avant que ne soit construit le pont élevé que doit placer le Grand-Tronc immédiatement en amont de la digue.

La région compte dix-neuf ponts, dont un traverse le barrage n° 10. Ils sont tous construits et ouverts à la circulation, à l'exception de deux. La substructure du

pont de Gilmour-Siding, en aval de l'écluse n° 1, n'est que partiellement terminée; et l'on n'a pas encore commencé la construction du pont élevé du Grand-Tronc à Campbellford.

District n° 1.—Les entrepreneurs pour ce district, MM. Larkin et Sangster ont entièrement terminé, en décembre 1913, les travaux inclus dans leur contrat; en février 1915 fut envoyée au ministère une estimation finale du contrat, au montant de $1,106,833.45.

District n° 2.—Ce district s'étend depuis Glen-Miller jusqu'à Frankford, et les entrepreneurs, MM. Dennon et Rogers, ont terminé les travaux à l'exception de quelque 7,500 verges cubes d'excavation sous l'eau, qu'ils devraient achever au commencement de cet été pourvu que les entrepreneurs prennent des mesures pour faire venir une drague à Frankford, de bonne heure, pour exécuter les travaux. Les matériaux à enlever se trouvent à l'extrémité supérieure du chenal, en amont du barrage n° 6, et aux entrées d'aval des écluses 4 et 5.

District n° 3.—Ce district s'étend depuis Frankford jusqu'à un point 3 milles à l'ouest de Glen-Ross. L'entreprise fut donnée à la *Canadian General Development Company, Limited,* qui, le 9 février 1914 en assigna l'exécution à *Fred. A. Robertson and Co.* Ce dernier, au printemps de 1914, a construit une petite flotille de dragage à Glen-Ross afin de terminer l'excavation dans ce district.

Pendant la saison de 1915, on a enlevé environ 45,600 verges cubes de matériaux de toutes sortes. Il en reste environ 64,000 à enlever. A moins que les entrepreneurs n'emploient deux dragues en 1916, les travaux ne seront pas terminés cet automne.

District n° 4.—Ce district s'étend depuis le débarcadère d'Adam, 3 milles à l'ouest de Glen-Ross, jusqu'à Campbellford. Les entrepreneurs, MM. Haney, Quinlan et Robertson, ont pratiquement fini les travaux dans ce district, excepté le dragage de la baie Bradley.

Tous les écluses, barrages et ponts entre la baie Bradley et Campbellford sont parachevés, excepté le fond de quelques vannes dans le barrage n° 10, qui ne seront terminées qu'après la construction du pont élevé du chemin de fer Grand-Tronc à Campbellton.

Jusqu'ici l'on n'a rien fait pour la construction du pont élevé qui fera traverser la rivière par le chemin de fer Grand-Tronc. Le contrat stipule l'installation d'une travée de bascule dans le pont actuel, mais puisque la compagnie du chemin de fer s'est opposée à ce plan, il a été décidé d'élever le pont et la voie de chaque côté du pont, ce qui donnera, pour la navigation, un espace clair de 29 pieds entre le niveau normal de l'eau et l'extrémité inférieure de la structure en acier.

Dragage de la baie Bradley.—Dans le but d'exécuter le dragage à partir de l'extrémité d'aval de la section jusqu'à l'écluse 8, sur la baie Bradley, nappe d'eau tranquille formée par un élargissement de la rivière, les entrepreneurs se sont entendus avec leurs agents, MM. Russell, Jennings et Ross, pour faire venir dans la rivière, de bonne heure en juillet 1915, trois dragues, des allèges, remorqueurs, etc.

La première drague est entrée dans la rivière, à Trenton, le 3 juillet 1915, et a atteint l'extrémité d'amont de la section 2, Frankford, le 7, où elle a dû passer deux jours à se draguer un chemin à travers une barre obstruant la rivière à l'extrémité de la section. Elle arriva à l'écluse Glen-Ross le soir du 9, et le 10 et le 12, on s'en servi pour monter les portes de l'écluses de Glen-Ross. On la fit passer l'écluse le 15, et elle commença les travaux dans le chenal près de la tête de l'île Wilson le 19 juillet. Quelques jours plus tard, les deux autres dragues commencèrent à travailler près du même endroit. Entre juillet et la fin de novembre, alors que les dragues abandonnèrent les travaux, ces dernières enlevèrent quelque 94,000 verges cubes de matériaux. Il y en a encore environ 125,000 verges à enlever dans le chenal à travers la baie. Si les trois dragues font autant d'ouvrage par mois qu'elles ont fait l'an dernier, le dragage sera fini cet automne. Les travaux de dragage ont été repris, cette année, le 18 avril.

District n° 5.—Ce district s'étend depuis Campbellford jusqu'à la baie du Corbeau. Les entrepreneurs, MM. Brown et Aylmer, ont complètement terminé les travaux que couvraient leurs contrats dans cette section, le 3 septembre 1915; ils ont ensuite conduit leur flottille de dragues à Campbellton, en attendant l'ouverture du canal du lac Ontario, pour la faire descendre ensuite la rivière.

Les travaux exécutés au cours de l'été de 1915 comprennent l'achèvement du dragage du chenal en aval de l'écluse 13, qu'ils n'ont pu faire avant que nous ayons élevé le bief entre les écluses 12 et 13 au niveau normal de la navigation, le 24 mars 1915, en fermant le barrage n° 10. Depuis cette époque, nous avons maintenu constamment le bief à peu près au niveau normal de la navigation.

Comme nous n'avons pu élever ce bief qu'au printemps de 1915, les entrepreneurs ne pouvaient faire de dragage à cet endroit; autrement les travaux de ce contrat auraient probablement été terminés à l'automne de 1913, ou plus tôt.

District n° 6.—Ce district s'étend depuis la baie du Corbeau jusqu'au pont des chutes Heeley. Les entrepreneurs, MM. Hany, Quinlan et Robertson, ont pratiquement terminé les travaux, à l'exception de quelque 28,000 verges cubes de dragage, dont la majeure partie est dans l'entrée d'aval de l'écluse 15. Ils ne peuvent exécuter ce travail avant que les dragues ne puissent remonter la rivière.

Au cas où les portes seraient montées dans les écluses 8 à 12 cet été, on essaierait probablement d'enlever temporairement une des travées du pont du Grand-Tronc à Campbellford, afin d'y faire passer le ponton pour le montage des portes et une drague. On placerait alors les portes des écluses 13 à 17, ce qui permettrait aux entrepreneurs de monter une drague aux chutes Heeley et d'y terminer le creusage cet automne.

L'usine hydro-électrique de la *Eastern Power Company,* aux chutes Heeley, a été fermée pendant les deux-tiers de l'année 1915, environ, et lorsque exploitée, n'a fourni qu'une charge très faible.

District n° 7.—Ce district s'étend depuis les chutes Heeley jusqu'au lac au Riz, Les entrepreneurs, *MM. Randolph Macdonald Co., Ltd.,* ont complètement terminé les travaux inclus dans leur contrat, le 28 juillet 1915. Ils envoyèrent immédiatement le reste de leur flottille de dragues et de leur outillage, par le canal, à Washago, où on s'en sert pour l'exécution de leur contrat pour la section 3, division de la Severn.

Une dernière évaluation des travaux, se montant à $460,029.18, a été envoyée au ministère le 12 février 1916.

Au cours de l'été de 1915, le personnel des ingénieurs a visité soigneusement la rivière entre le pied du lac au Riz et les chutes Heeley, et a placé un grand nombre de bouées le long du chenal. Cette partie de la rivière a été placée à la charge de la division de l'entretien du canal, le 1er octobre 1915.

PONTS.

Pont de Grand'route, Trenton.—La travée tournante du pont de grand'route situé à l'embouchure de la rivière Trent, sur la rue Ferry, autrefois rue Dundas, Trenton, Ont., fut exproprié en juin 1911, de la corporation du village de Trenton, conformément à un arrêté de l'exécutif en date du 12 octobre 1910; au règlement municipal de Trenton n° 1019, 22 mai 1911; et à l'acte n° 19159, 5 juin 1911. En septembre de la même année, le ministère a nommé un gardien pour la travée tournante du pont.

La rivière Trent, à cet endroit, a environ 575 pieds de largeur et de 14 à 18 pieds de profondeur. Le pont comprenait quatre travées couvertes de 100 pieds de longueur en bois, une travée en bois d'environ 35 pieds, et une travée tournante d'environ 130 pieds. Les cinq travées en bois reposaient sur des piles encoffrées, et la travée tournante sur une pile-pivot en maçonnerie. Le pont en bois avait été construit en 1835 pour remplacer un bateau transbordeur, et la travée tournante en 1887. Le pont appartenait d'abord au comté de Northumberland, mais passa plus tard au comté

d'Hastings. Le village de Trenton le possède et l'entretien, sauf la travée tournante transférée au gouvernement en juin 1911, et est entretenue par le canal de la Trent. La travée tournante était une petite ferme donnant deux ouvertures de 51 pieds pour la navigation. La culée ouest et la pile-pivot étaient construites en pierre. La pile est de la travée comprenait un coffrage en partie brisé et reconstruit par le ministère en février 1913.

Lorsque le gouvernement a pris charge de la travée tournante, tout le pont était en mauvais état, et il était évident qu'un nouveau pont serait bientôt nécessaire. Lorsque l'on a fait subir des réparations à la pile encoffrée de la travée tournante en février 1913, on a tenté de faire un plan pour la construction projetée d'un nouveau pont. Comme le pont forme partie de la grand'route principale reliant Toronto à Montréal, on avait tenu compte des besoins futurs probables de la grand'route de la ville. Le plan comprenait une substructure en béton, trois travées fixes de 125 pieds chacune, et une tournante de 200 pieds, et deux trottoirs de 5 pieds, avec tablier en béton partout.

Vu l'état délabré du pont, on décida finalement en 1915, entre le ministère et la ville de Trenton, de construire un nouveau pont d'après le plan ci-dessus.

Le 12 août 1915, un contrat fut signé entre la ville de Trenton et la *Ontario Bridge Company* pour la construction d'un nouveau pont sur la même ligne que l'ancien; le nouveau devant comprendre une substructure en béton, trois travées fixes de 119 pieds, et une travée tournante de 200 pieds, avec chaussée de 24 pieds, et deux trottoirs de 5 pieds, au prix de $127,183, les travaux devant être terminés le 1er juin 1916.

Le gouvernement accepta de payer $87,183 pour sa part du nouveau pont, ce qui laissait la somme de $40,000 à être payée par la ville. Un règlement à cet effet fut soumis à la population le 14 septembre 1915, lequel fut voté à une majorité de 250.

La compagnie du pont donna la construction de la substructure en sous-contrat à la *Harvey Construction Co.*, de Deseronto, Ont., laquelle commença les travaux en octobre de la même année.

A la fin d'avril 1916, la substructure était entièrement terminée sauf la pile guide pour la travée tournante, laquelle sera probablement terminée au commencement du mois prochain.

L'érection de la superstructure a été commencée le 14 janvier, et est maintenant terminée sauf le peinturage. Le pont a été ouvert aux véhicules le 29 mars en posant une chaussée provisoire sur la moitié d'aval des travées fixes. Les piétons ont commencé à traverser environ une semaine plus tôt.

L'ancien pont a été abandonné le 12 janvier 1916. Entre cette date et le 29 mars, le trafic se faisait sur la glace, sauf pendant le temps doux de la première semaine de février, alors que l'on a pris des mesures temporaires pour passer sur le pont.

A la fin d'avril, le gouvernement a payé $50,000 à la ville de Trenton en à compte sur la part du gouvernement pour la construction du pont.

La travée tournante sera mue et éclairée à l'électricité.

Un contrat a été signé avec la *Canadian Northern Electric Company,* le 19 février 1916, pour l'installation, laquelle sera probablement livrée et en place vers le 1er juillet.

Ponts tournants de Port-Severn et du chemin Muskoka.—Un contrat pour la construction et l'érection de ces ponts de la division de la Severn a été signé avec la *Hamilton Bridge Works Co., Ltd.,* le 1er juin 1915.

Le pont au-dessus de l'extrémité d'aval de l'écluse de Port-Severn a été terminé et ouvert le 16 octobre 1915.

Celui du chemin Muskoka, au-dessus du canal, à Washago, a été ouvert le 11 décembre 1915. On a encore à peinturer la superstructure.

Pont du chemin de fer Canadian-Northern, Washago.—Un contrat pour la construction et l'érection du pont du Canadian-Northern, au-dessus du canal, à Washago, Ont., division de la Severn, a été signé avec la *Hamilton Bridge Works Co., Ltd.,* le 1er juin 1915.

Le pont n'est pas encore terminé. Ce n'est que tard cet été qu'il sera érigé et complètement terminé.

VENTELLES POUR ÉCLUSES.

Le 1er juin 1915 on a fait un contrat avec la *Dominion Bridge Company* pour la fabrication et l'érection des ventelles "Wagon" et cylindriques requises pour les écluses du district de la Severn et pour la nouvelle écluse qui sera construite à Bobcaygeon.

Une partie du matériel a été fabriquée et une petite partie a été livrée pour les ventelles de l'écluse des rapides. Si les ouvrages en béton des écluses de Swift-Rapids et de Couchiching sont construits cette année, les ventelles de ces écluses seront installées.

Comme les contrats pour la construction de la section I, division de la Severn, et de la section de Bobcaygeon n'ont pas encore été accordés, les ouvrages de ce contrat ne sont pas poussés énergiquement vu qu'il est impossible de dire quand on aura besoin de toutes les ventelles.

MACHINES À ACTIONNER LES PORTES D'ÉCLUSES.

Le 21 mai 1915 on a fait un contrat avec la *Wm. Hamilton Company* pour la fabrication et l'érection des machines pour le fonctionnement des portes d'écluses, les accessoires d'ancrage et les tourillons nécessaires pour les portes des écluses du district de la Severn, et de l'écluse de Bobcaygeon.

La compagnie a pratiquement terminé la fabrication du matériel et l'a remisé en attendant que l'on en ait besoin sur une partie louée de leurs cours à Peterborough. Une faible partie du matériel nécessaire à l'écluse de Swift-Rapids a été livrée sur l'emplacement de l'écluse.

VANNES D'ÉCLUSES.

Le 8 août 1913 on a fait un contrat avec MM. *Roger Miller and Sons, Ltd.,* pour la fabrication et l'érection des vannes pour les écluses du district des lacs Ontario et au Riz.

Ce contrat stipule la construction et l'installation, dans les écluses, de trente-deux paires de vannes, ainsi que la construction et l'emmagasinement de huit paires de vannes supplémentaires. La valeur totale du travail terminé et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1916 se chiffre à $230,277.93.

Toutes les vannes ont été construites et livrées, et celles des sept premières écluses en amont de Trenton ont été posées, peinturées et finies; celles des écluses entre Bradley et les chutes Heeley reposent aujourd'hui dans l'entrée d'amont de l'écluse n° 7 à Glen-Ross, prêtes à remonter la rivière et à être posées dans leurs écluses respectives aussitôt que le dragage des obstacles dans la rivière entre Frankford et Glen-Ross le permettra. On a l'intention de poser les vannes dans les écluses 8 à 17, inclusivement, aussitôt que possible.

Les vannes d'aval de l'écluse n° 1 ont été installées le 14 août 1914; et les vannes d'aval de l'écluse n° 7 le 12 juillet 1915.

Les portes supplémentaires sont toutes parachevées et déposées dans un coffre qu'on leur avait préparé l'été dernier, en amont du barrage n° 2 à Trenton.

CONDUITES ET VENTELLES POUR LE BARRAGE DE SWIFT-RAPIDES, DIVISION DE LA SEVERN.

Le 27 octobre 1915, un contrat fut signé avec la *Wm. Hamilton Company, Ltd.,* pour la livraison et la mise en place de conduites avec leurs ventelles, de la machinerie et de l'outillage électrique, pour le barrage de Swift-Rapids, section 2, division de la Severn.

Chacune de ces conduites avait un diamètre de 6 pieds à la ventelle et 54 pieds de longueur. Elles doivent être placées au fond du barrage pour régulariser le débit de la rivière, et donneront une colonne d'eau de 47 pieds.

Une partie du matériel a été fabriquée et remisée sur des terrains loués dans les cours de la compagnie, à Peterborough. Il n'est pas probable que l'entreprise soit terminée cette année.

BOBCAYGEON.

A l'automne de 1913 on a terminé l'arpentage fait aux fins de préparer des plans et devis pour la construction d'une nouvelle écluse, à cet endroit, de mêmes dimensions que les écluses du district des lacs Ontario et au Riz. Des soumissions pour ces travaux furent reçues par le ministère le 17 août 1914, mais à cause de la guerre européenne l'exécution de ce projet a été indéfiniment retardée.

RÉGION DE LA SÉVERN.

Le rapport pour l'exercice terminé le 31 mars 1914 contenait une description de cette région. Aux fins de construction elle a été partagée en quatre districts ou entreprises, évaluées à $2,600,000; de cette somme, on a dépensé pour ouvrages et matériaux, exécutés ou livrés avant le 31 mars 1916, $872,105.77 ou environ 33 pour 100 du coût approximatif des quatre entreprises à leurs taux respectifs.

Cette division compte six écluses, seize barrages, et huit ponts. Une écluse est terminée et ouverte à la navigation. Six barrages et trois ponts le sont également.

District de Port-Severn. — Ce district comprend la construction à Port-Severn d'une écluse d'un soulèvement de 14½ pieds, et longue de 100 pieds entre les chardonnets, et 25 pieds de large, avec 6 pieds d'eau aux buscs; la principale digue de réglage à l'embouchure de la rivière Severn, ainsi que plusieurs barrages moindres dans le voisinage immédiat de Port-Severn, et l'excavation nécessaire aux entrées d'amont et d'aval de l'écluse pour fournir un chenal de 6 pieds au niveau normal.

On a passé un contrat, pour ces travaux, avec la *York Construction Co., Ltd.*, le 24 septembre 1913. La valeur totale des travaux accomplis et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1916 se chiffrait à $137,802.66, soit 95 pour 100 environ de la valeur totale des travaux.

Les travaux de cette entreprise furent complètement terminés le 30 novembre 1915. L'évaluation finale des travaux est à peu près terminée.

Les portes de l'écluse de la Severn ont été montées le 16 juillet 1915. Le 26 du même mois, les entrepreneurs permirent aux pique-niqueurs de la *Midland Retail Merchants' Association* de se servir de l'écluse; ce jour-là, un grand nombre de canots automobiles passèrent l'écluse, montant de la baie Georgienne à l'étang Gloucester et descendant le soir. L'écluse est restée ouverte pour le reste de la saison. Le mois dernier, le ministère a nommé un gardien régulier pour l'écluse.

Section n° 1.—Les plans et devis pour cette section furent terminés et envoyés au ministère le 7 juillet 1915, mais il est maintenant probable que l'on ne demandera pas de soumissions pour l'entreprise avant la fin de la guerre européenne.

La section s'étend de l'eau profonde, dans la baie Georgienne, lac Huron, à un point à environ un mille au sud-ouest du phare Minnicog, sur l'île n° 181, jusqu'à l'extrémité d'aval de la section 2, en amont de Grande-Chute, soit une distance de quelque 17 milles. Les travaux comprennent les trois écluses de Honey-Harbour, de Petite-Chute et de Grande-Chute; les barrages régulateurs de Grande-Chute et des décharges du lac Six-Milles dans l'étang Gloucester; de plus, une quantité d'excavation dans le roc de la baie Georgienne près du phare Minnicog, les chambres d'écluses, les chenaux du canal de Honey-Harbour à l'étang Gloucester et entre la Petite et la Grande-Chute.

Section n° 2.—Cette section s'étend depuis l'extrémité supérieure de la section 1 à Grande-Chute, jusqu'à un endroit environ un demi-mille en amont des rapides Macdonald, une distance d'environ 11½ milles. Les travaux comprennent une digue sur le chenal Pretty, au nord de Grande-Chute; un barrage d'environ 70 pieds de hauteur, avec une écluse de 47 pieds, et une chambre de force aux rapides Swift; et la reconstruction du pont du chemin de fer *Canadian Northern* aux rapides Ragged, ainsi qu'une quantité d'excavation de roc de granit.

Un contrat pour ces travaux a été passé avec la *Inland Construction Co., Ltd.*, le 23 avril 1914. La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés le 31 mars 1916, se chiffrait à $406,882.66, ou 57 pour 100 de la valeur totale du contrat.

Le barrage du chenal Pretty a été terminé l'automne dernier et sert actuellement à régulariser le bief entre Grande-Chute et les rapides Ragged. Le barrage des rapides Swift est à moitié terminé, mais on ne peut poursuivre les travaux avant que l'on en soit venu à une entente avec la *Orilia Water, Light and Power Commission* relativement à leur usine hydro-électrique aux rapides Ragged. La fermeture du barrage des rapides Swift submerge les rapides Ragged. La fondation en béton pour l'usine génératrice a été terminée l'automne dernier et les vannes à engrenage et les conduites régulatrices du barrages, en avant, seront terminées le mois prochain. Les caissons d'entrée d'amont et le mur du sas de l'écluse des rapides Swift sont construits et environ 95 pour 100 de l'excavation de la chambre d'écluse a été terminé. On a aussi fait une grande partie de l'excavation du rapide Plat et construit le pont du chemin de fer *Canadian Northern* aux rapides Ragged, et à la baie du Portage.

Section n° 3.—Cette section s'étend depuis l'extrémité supérieure de la section 2 jusque dans l'eau profonde du lac Couchiching, une distance d'environ 15½ milles. Le contrat comprend une écluse de 20 pieds, deux ponts tournants de chemins publics, un pont tournant de chemin de fer, et plusieurs petits barrages à la tête de la rivière aux environs de Wabago, ainsi qu'une grande quantité d'excavation de terre et de roc.

Un contrat pour l'exécution de ces travaux a été passé avec la *Randolph Macdonald Company* le 4 août 1914. La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés le 31 mars 1916, se chiffrait à $327,420.45, ou 36 pour 100 det la valeur totale des travaux.

Le barrage fermant le bras ouest de la rivière Wasbago a été terminé l'automne dernier et sert actuellement. La substructure du pont de la route de Muskoka a été terminée de bonne heure l'automne dernier, et la superstructure a été érigée et ouverte au trafic le 11 décembre 1915. 90 pour 100 de la substructure du pont du chemin de fer *Canadian Northern* est terminée. La pile-pivot pour le pont du grand chemin Hamlet sur la rivière est construite, et le reste de la substructure sera terminé cet été. On a fait environ 50 pour 100 de l'excavation de la chambre de l'écluse Couchiching. On a terminé une grande partie du prisme du canal entre l'écluse et le lac. Le dragage dans le lac Couchiching est aux sept-dixièmes terminé. Le régalage de l'embranchement du *Canadian Northern* est fini et les traverses pour la nouvelle voie ont été livrées ainsi qu'une partie du ballast.

JAUGEAGE DES COURS D'EAU.

Dans le rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1914, on a donné une courte description du bassin de la rivière Trent, ainsi que les résultats du jaugeage des rivières Trent et Corbeau sur des déversoirs à sommet aigu construits aux chutes Heeley, sur la rivière Trent en novembre 1911, et à l'embouchure de la rivière au Corbeau en octobre 1910.

Ci-joint sont les tableaux numéros 1 et 2 indiquant le débit sur les déversoirs pour l'année 1915. Le tableau numéro 3 indique le débit conjoint sur les déversoirs

des chutes Heeley et de la rivière au Corbeau, ce qui constitue le débit de la rivière Trent à Campbellford.

Le tableau numéro 4 indique le débit mensuel réel total en pieds cubes, d'après les mesurages aux déversoirs, et le débit déduit en pieds cubes par seconde à chacun des trois endroits nommés.

LEVÉS DES LACS.

On a fait peu de travaux de ce genre l'an dernier. Au cours de l'hiver, une faible équipe de campagne a terminé la topographie des bords du lac Esturgeon, et de la rivière Scugog, en remontant jusqu'à Lindsay.

Ci-inclus des photographies du barrage Buckhorn à l'eau haute, avril 1916; aussi des photographies montrant l'état des glaces en amont du barrage n° 10, Campbellford, en mars 1916, et des photographies du nouveau pont de grand chemin, construit cette année à Trenton, Ont.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,

Ingénieur-surintendant.

TABLEAU N° 1.—Canal de la rivière Trent, hauteurs à la jauge pour 1915.—Délit par seconde.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	99	99	536	793	1,015	826	437	437	826	486	413	644
2	99	99	503	756	992	739	429	470	681	486	413	635
3	99	99	494	719	972	662	429	494	555	486	421	625
4	102	102	477	690	972	589	437	520	429	494	429	598
5	102	106	470	653	951	486	453	777	413	494	437	581
6	102	106	486	625	939	536	453	1,069	397	494	453	563
7	102	106	503	729	939	589	453	2,313	383	486	429	536
8	102	106	519	846	929	635	437	2,186	421	477	413	546
9	102	106	536	951	1,015	672	429	2,075	470	486	397	546
10	99	109	536	1,047	1,069	719	429	1,952	503	494	383	555
11	99	109	453	1,136	1,158	768	437	1,885	503	503	367	536
12	99	113	453	1,226	1,004	729	453	1,805	512	520	352	520
13	99	117	473	1,331	1,004	690	453	1,715	520	528	338	503
14	102	126	494	1,355	867	662	461	1,600	520	536	316	486
15	102	135	515	1,379	919	625	477	1,488	520	536	294	494
16	109	140	536	1,404	962	581	486	1,367	528	536	280	512
17	117	150	536	1,416	1,015	546	477	1,261	536	536	268	520
18	122	150	503	1,428	1,080	503	470	1,238	536	536	261	503
19	131	160	503	1,440	982	503	470	1,226	520	536	261	486
20	122	160	563	1,464	909	512	461	1,204	512	520	255	470
21	117	166	625	1,404	826	520	453	1,181	494	503	261	453
22	113	166	690	1,355	836	520	429	1,047	477	486	261	429
23	113	171	808	1,296	846	563	413	899	470	461	268	429
24	113	171	909	1,204	857	607	429	768	470	429	294	429
25	113	374	899	1,114	867	662	453	768	477	397	323	429
26	113	644	888	1,015	768	607	461	777	477	367	352	437
27	109	607	882	929	662	555	470	787	486	374	383	453
28	109	572	877	951	589	503	461	787	486	390	453	453
29	106	......	872	972	644	453	453	797	486	397	520	429
30	102	......	867	992	700	453	429	808	486	397	589	413
31	102	......	830	......	768	......	413	817	......	405	......	397
	3,320	5,269	19,236	32,620	28,056	18,015	13,895	36,518	15,094	14,776	10,884	15,610
Moyenne	107	188	621	1,087	905	600	448	1,178	503	477	363	504
Maximum	131	644	909	1,464	1,158	826	486	2,313	826	536	589	644
Minimum	99	99	453	625	589	453	413	437	383	367	255	397

REMARQUES.—Débit de la rivière au Corbeau, tel que mesuré sur le déversoir à sommet aigu, placé à 800 pieds en amont de la baie du même nom.

TABLEAU N° 2.—Canal de la Trent, hauteurs à la jauge en 1915.—Délit en pieds cubes par seconde.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	1,054	1,064	1,600	2,052	2,185	2,561	1,208	1,284	2,098	1,423	1,442	2,229
2	992	1,038	1,642	2,006	1,748	2,489	1,189	1,284	2.136	1,284	1,571	2,189
3	1,092	1,183	1,664	1,767	1,459	2,512	1,189	1,199	1,542	1,360	1,583	1,965
4	1,073	1,098	3,158	1,942	1,600	2,075	1,227	1,284	992	1,604	1,527	1,854
5	1,063	1,098	2,755	1,896	1,748	1,600	1,189	3,447	904	2,011	1,410	1,725
6	1,101	1,098	2,417	2,029	1,832	1,440	1,256	4,028	889	2,143	1,045	1,392
7	1,208	1,227	2,611	2,120	1,600	1,341	1,659	3,713	1,347	2,742	1,026	1,288
8	1,117	1,208	2,326	2,371	1,600	1,642	1,360	3,553	1,440	2,912	1,566	1,618
9	1,117	1,227	2,755	1,877	1,620	1,832	1,478	3,393	1,348	2,561	1,795	1,707
10	1,151	1,189	2,584	1,877	1,540	1,942	1,813	3,211	1,466	2,466	1,760	1,849
11	1,151	1,189	2,489	2,139	1,662	2,162	1,581	3,309	1,303	2,417	1,724	1,265
12	1,151	1,136	2,489	2,706	1,874	2,231	1,440	3,322	1,600	2,611	1,905	1,284
13	1,151	1,170	2,371	2,880	2,095	2,162	1,421	2,161	1,706	2,529	1,611	1,585
14	1,171	1,189	2,584	3,006	2,775	2,029	1,402	2,348	1,737	2,407	1,763	1,748
15	1,151	1,170	2,804	3,606	3,049	2,029	1,322	2,280	1,771	2,205	1,914	1,719
16	1,208	1,406	1,817	3,823	3,211	2,052	1,360	2,238	1,849	1,284	1,865	1,678
17	1,189	1,246	1,919	3,743	3,006	2,052	1,402	2,272	2,104	1,402	1,842	1,748
18	1,208	1,227	2,489	3,743	3,055	2,052	1,303	2,176	1,600	1,716	1,747	1,581
19	1,227	1,208	2,257	3,796	3,340	2,098	1,284	2,123	1,562	1,686	1,652	1,813
20	1,208	1,208	2,326	3,796	3,211	1,767	1,341	2,053	1,740	1,696	2,029	2,063
21	1,239	1,227	2,257	3,823	2,979	1,854	1,322	1,878	1,851	1,794	2,371	2,245
22	1,136	1,151	2,162	4,822	2,956	1,767	1,341	1,440	1,822	1,822	2,633	2,334
23	1,170	1,227	2,257	4,883	4,151	1,722	1,341	1,502	1,752	1,581	3,014	2,305
24	1,045	1,284	2,371	5,833	5,092	1,642	1,341	1,624	1,614	1,448	2,862	2,548
25	1,045	1,440	1,984	5,214	5,092	1,520	1,611	1,678	1,478	1,878	2,642	2,611
26	1,117	1,520	1,984	5,214	5,035	1,421	1,440	1,719	1,664	1,792	2,682	2,683
27	1,151	1,581	1,877	4,530	3,933	1,379	1,284	1,534	2,008	1,766	2,371	2,864
28	1,151	1,562	2,098	4,157	3,131	1,379	1,322	1,402	1,747	1,753	2,253	3,176
29	1,151	......	1,725	3,880	3,211	1,379	1,322	1,379	1,605	1,644	2,433	3,296
30	1,151	......	2,075	2,831	2,930	1,284	1,322	1,666	1,571	1,265	2,199	3,156
31	1,136	......	2,052	......	2,561	......	1,341	1,823	......	1,098	......	3,006
	35,275	34,571	69,899	98,362	85,287	55,415	42,411	68,323	48,246	58,300	58,237	64,524
Moyenne	1,138	1,235	2,254	3,278	2,751	1,847	1,368	2,204	1,608	1,881	1,941	2,081
Maximum	1,239	1,581	3,158	5,833	5,092	2,561	1,813	4,028	2,136	2,912	3,014	3,296
Minimum	992	1,038	1,600	1,767	1,459	1,284	1,189	1,199	889	1,098	1,026	1,265

REMARQUES.—Débit de la rivière Trent tel que mesuré sur un déversoir à sommet aigu placé aux chutes Heeley, à environ 3,000 pieds en amont de la baie du Corbeau.

TABLEAU N° 3.—Canal de la Trent, observations à la jauge.—Débit en pieds cubes par seconde.

Jour.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	1,153	1,163	2,136	2,845	3,200	3,387	1,625	1,721	2,924	1,909	1,855	2,873
2	1,091	1,137	2,145	2,762	2,740	3,228	1,618	1,754	2,817	1,770	1,984	2,824
3	1,191	1,282	2,158	2,486	2,431	3,174	1,618	1,693	2,097	1,846	2,004	2,590
4	1,175	1,200	3,635	2,632	2,572	2,664	1,664	1,804	1,421	2,098	1,956	2,452
5	1,165	1,204	3,225	2,549	2,699	2,086	1,642	4,224	1,317	2,505	1,847	2,306
6	1,203	1,204	2,903	2,654	2,771	1,976	1,709	5,097	1,286	2,637	1,498	1,955
7	1,310	1,333	3,114	2,849	2,539	1,930	2,112	6,026	1,730	3,228	1,455	1,824
8	1,219	1,314	2,845	3,217	2,529	2,277	1,797	5,739	1,861	3,389	1,979	2,164
9	1,219	1,333	3,291	2,828	2,635	2,504	1,907	5,468	1,818	3,047	2,192	2,253
10	1,250	1,298	3,120	2,924	2,609	2,661	2,242	5,163	1,969	2,960	2,143	2,404
11	1,250	1,298	2,942	3,275	2,820	2,930	2,018	5,194	1,806	2,920	2,091	1,801
12	1,250	1,249	2,942	3,932	2,878	2,960	1,893	5,127	2,112	3,131	2,257	1,804
13	1,250	1,287	2,844	4,211	3,099	2,852	1,874	3,876	2,226	3,057	1,949	2,088
14	1,273	1,315	3,078	4,361	3,642	2,691	1,863	3,948	2,267	2,943	2,079	2,234
15	1,253	1,305	3,319	4,985	3,968	2,654	1,799	3,768	2,291	2,741	2,208	2,213
16	1,317	1,546	2,353	5,227	4,173	2,633	1,846	3,605	2,377	1,820	2,145	2,190
17	1,306	1,396	2,455	5,159	4,021	2,598	1,879	3,533	2,640	1,938	2,110	2,268
18	1,330	1,377	2,992	5,171	4,135	2,555	1,773	3,414	2,136	2,252	2,008	2,084
19	1,358	1,368	2,760	5,236	4,322	2,601	1,754	3,359	2,082	2,222	1,913	2,299
20	1,330	1,368	2,889	5,260	4,120	2,279	1,802	3,257	2,252	2,216	2,284	2,533
21	1,356	1,393	2,882	5,227	3,805	2,374	1,775	3,059	2,345	2,297	2,632	2,698
22	1,249	1,317	2,852	6,177	3,792	2,387	1,770	2,487	2,299	2,308	2,894	2,763
23	1,283	1,3[illegible]8	3,065	6,179	5,003	2,285	1,754	2,401	2,222	2,042	3,282	2,734
24	1,158	1,455	3,280	7,037	5,949	2,249	1,775	2,392	2,084	1,877	3,156	2,977
25	1,158	1,814	2,883	6,328	5,959	2,182	2,064	2,446	1,955	2,275	2,965	3,040
26	1,230	2,164	2,872	6,229	5,803	2,028	1,901	2,496	2,141	2,159	3,034	3,120
27	1,260	2,188	2,759	5,459	4,595	1,934	1,754	2,321	2,594	2,140	2,754	3,317
28	1,260	2,134	2,975	5,108	3,720	1,882	1,783	2,189	2,233	2,143	2,706	3,6[illegible]
29	1,257	......	2,597	4,852	3,855	1,832	1,775	2,176	2,091	2,041	2,953	3,[illegible]
30	1,253	......	2,942	3,823	3,630	1,737	1,751	2,474	2,057	1,662	2,788	3,569
31	1,238	......	2,882	......	3,329	......	1,754	2,640	......	1,503	......	3,403
	38,595	39,840	89,135	130,982	113,343	73,430	56,306	104,841	63,340	73,076	69,121	80,13[illegible]
Moyenne	1,245	1,423	2,875	4,366	3,656	2,447	1,816	3,382	2,111	2,358	2,304	2,585
Maximum	1,358	2,188	3,635	7,037	5,959	3,387	2,242	6,026	2,924	3,389	3,282	3,725
Minimum	1,091	1,137	2,136	2,486	2,431	1,737	1,618	1,693	1,286	1,503	1,455	1,801

REMARQUES.—Débit total de la rivière Trent à Campbellford tel que mesuré sur les déversoirs du Corbeau et des chutes Heeley.

TABLEAU N° 4.—Débit total de la rivière au Corbeau et de la rivière Trent aux chutes Heeley à Campbellford, en 1915.

Mois.	Rivière au Corbeau.	Chutes Heeley.	A Campbellford.
	Millions de pieds cubes.	Millions de pieds cubes.	Millions de pieds cubes.
Janvier	286·59	3,048·02	3,334·61
Février	454·81	2,987·71	3,442·52
Mars	1,663·29	6,037·11	7,700·40
Avril	2,817·50	8,496·58	11,314·08
Mai	2,423·95	7,368·28	9,792·23
Juin	1,555·20	4,787·42	6,342·62
Juillet	1,199·92	3,664·05	4,863·97
Août	3,155·16	5,903·19	9,058·35
Septembre	1,303·78	4,167·94	5,471·72
Octobre	1,277·60	5,038·07	6,315·67
Novembre	940·90	5,031·07	5,971·97
Décembre	1,349·91	5,573·75	6,923·66
Totaux	18,428·61	62,103·19	80,531·80
Taux moyen du débit pour l'année	584·36	1,969·28	2,553·64

RAPPORT DU SURINTENDANT DU CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, le 18 mai 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel au sujet de l'entretien et de l'exploitation du canal de la Trent pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

L'étendue de la section ouverte à la navigation est la même que l'année dernière, soit de 160 milles, du pont de la Trent à Washago, en plus d'autres chenaux qui sont maintenus, faisant environ 90 milles.

Cette section de la rivière Trent s'étendant de 1,000 pieds à l'ouest du pont des chutes Heeley jusqu'au village d'Hastings, distance de quelque 13 milles, et où des travaux considérables ont été exécutés sous la surveillance du bureau de l'ingénieur surintendant, a passé à la charge de ce bureau le 16 septembre dernier.

Le trafic n'a pas été interrompu pendant l'année.

OUVERTURE ET FERMETURE DE LA NAVIGATION.

	Ouverture.	Fermeture.
Hastings au Lac-au-Riz	20 avril	30 novembre.
Lac-au-Riz à Peterborough	17 avril	4 décembre.
Peterborough à Lakefield	4 mai	20 novembre.
Ecluse d'ascension de Peterborough	6 mai	8 novembre.
Lakefield à Bobcaygeon	19 avril	18 novembre.
Bobcaygeon à Rosedale	26 mai	20 novembre.
Ecluse d'ascension de Kirfield	4 mai	25 octobre.
Kirfield au lac Simcœ	18 mai	30 octobre
Lac Simcœ à Orillia	27 avril	15 novembre.
Rivière Scugog et écluse de Lindsay	21 avril	13 novembre.

Les travaux suivants ont été exécutés dans les diverses divisions du canal durant l'année:—

RÉPARATION DES CHUTES HEELEY À BOBCAYGEON.

Ecluse d'ascension de Peterborough.—Les plaques d'acier des chambres de cette écluse étaient mangées par la rouille en quelques endroits à une profonleur d'un seizième de pouce. Afin d'arrêter les progrès de cette corrosion, on a nettoyé les cavités avec soin et on les a recouvertes de peinture après la fermeture de l'écluse, à l'automne de 1915. L'intérieur de ces chambres sera nettoyé et peinturé avant l'ouverture de l'écluse au printemps de 1916.

Ecluses et vannes.—On a renouvelé les deux tiges de sommet des portes d'aval à Lovesick, et remplacé les montants et les cintres de ces portes.

On a renouvelé les montants et les cintres des écluses n°s 2, 5, et 6.

On a reconstruit en béton les chambres latérales des portes de l'écluse n° 6.

On a peinturé les vannes des écluses de Buckhorn, de Lovesick, de Burleigh, de Young's-Point, et des écluses n°s 6 et 7.

On a posé des mâts à Lakefield, Young's-Point, Burleigh et Lovesick.

Estacades, glissoirs et barrages, eaux navigables.—On a renouvelé les couches supérieures des piles, et le revêtement des barrages des écluses n°s 4 et 5.

Les couches supérieures du barrage de la baie Gilchrist ont été reconstruites.

On a fait subir des réparations au tablier du glissoir du barrage de Nassau.

On a placé de nouvelles estacades là où c'était nécessaire et maintenu les anciennes comme à l'ordinaire.

Jetées d'entrée.—On a enlevé environ 1,400 pieds linéaires de revêtement en chêne pourri sur les murs d'entrée des écluses n°s 3, 4, 5 et 6, et rempli avec du béton les contreforts de murailles. Ce travail sera continué là où les revêtements pourris ont été enlevés.

Berges et prismes.—On a régalé et gazonné la berge en arrière des murs de l'écluse n° 6; cette dernière a beaucoup gagné en apparence.

On a enlevé des roches à l'entrée d'aval de l'écluse n° 7 ainsi qu'à celle de Young's-Point.

Ponts.—On a refait le tablier des ponts suivants: Hastings, Nassau, Lakefieeld et Young's-Point. On a posé des madriers en orme sur les ponts de Bensfort et de Wallace-Point. On a peinturé de nouveau la partie tournante du pont flottant de Gannon's-Narrows ainsi que la partie qui s'y rattache; on a refait le tablier et posé de nouvelles approches. Des réparations moins importantes ont été faites aux ponts de la rue Maria, Peterborough, de Burleigh, et de Buckhorn, et à la culée en maçonnerie du pont de l'écluse n° 7. On a peinturé de nouveau les ponts de la Trent et de Burleigh.

DE BOBCAYGEON AU LAC BALSAM.

Ecluses et vannes.—Un scaphandrier a réparé les ventelles de l'écluse de Bobcaygeon; il a aussi enlevé une quantité de débris de la chambre de cette écluse. On a fait subir des réparations minimes à la porte de la cale sèche au même endroit.

Les buscs de l'écluse des chutes Fénelon ont été réparées par un scaphandrier.

Berges et prisme.—On a enlevé une petite quantité de roc sur la berge du canal en amont de l'écluse des chutes Fénelon afin de permettre aux navires allant de cet endroit à Coboconk, de tourner.

Ponts.—On a refait le tablier des ponts de Bobcaygeon et des chutes Fénelon. On a fait subir d'autres réparations au pont des chutes Fénelon et de minimes réparations à celui de Rosedale.

DES CHUTES HEELEY À BOBCAYGEON.

Ecluses d'ascension de Kirkfield.—On a eu de la difficulté à faire fonctionner les pompes, parce que le grillage et le caniveau étaient obstrués par des herbes et des feuilles. Afin de faire disparaître cet empêchement, on a pourvu le caniveau d'un tuyau à air grâce auquel on espère pouvoir tenir le grillage libre.

Ecluses et vannes.—Une valve brisée et son cadre ont été enlevés, et on a posé une nouvelle valve au panneau sud des vannes d'amont de l'écluse n° 4.

Les tuyaux de drainage qui reçoivent et évacuent les eaux d'infiltration, ont été posés à travers le mur d'entrée d'aval, à l'écluse n° 2.

Toutes les vannes d'écluses de cette division ont été peinturées.

Estacades, glissoirs et barrages—Eaux navigables.—Des gardes-fous en tuyau de fer pour les barrages n°s 1 et 2 ont été préparés pendant l'hiver et seront mis en place le plus tôt possible.

Le barrage du village de Victoria-Road a été gravelé de nouveau.

Rives et prisme.—Entre les écluses 4 et 5, on a réparé jusqu'à 1 pied au-dessus de son ancien niveau 6,000 pieds linéaires de revêtement de pierres perdues.

On a réparé la protection en pierre sur une longueur d'environ 1,000 pieds linéaires dans la partie exposée de la route de la 4e concession, dans les townships d'Eldon et Carden.

On a construit 100 perches de clôture, environ, à l'endroit d'où les piles en pierre ont été enlevées, du côté nord du canal, à l'est de l'écluse d'ascension de Kirkfield.

Le chemin frontière entre les townships Bexley et Eldon, qui traverse des terres inondées sur une distance d'environ 700 pieds, a été surélevé à un niveau dépassant de 2 pieds les plus hautes eaux du lac Balsam.

Le chemin public sur la propriété du canal, dans le voisinage de Talbot, a été réparé avec du gravier sur un parcours d'environ 3,000 pieds linéaires.

De nombreuses obstructions ont été enlevées du prisme du canal entre la porte de sûreté de Balsam et le chemin de la 7e concession, township de Carden.

Ponts.—Le tablier du pont de Victoria-Road a été renouvelé. La pile sur laquelle ce pont pivote s'affaisse lentement.

TRAVAUX GÉNÉRAUX.

Estacades, glissoirs et barrages—Eaux des réservoirs.—Un certain nombre d'aiguilles de pertuis ont été posées aux barrages du lac Réservoir, mais on n'a fait aucun travail à ces barrages. Les barrages du lac Percy et du lac Paint sont dans un état tel qu'il est impossible d'utiliser ces lacs pour l'emmagasinage de l'eau. Environ 11,000 pieds-acre d'emmagasinage sont perdus de ce chef.

Portes de sûreté.—Toutes les portes de sûreté ont été maintenues en état de fonctionnement et ont été levées pour l'hiver.

Rives et prisme.—Les clôtures nécessaires ont été réparées, les fossés nettoyés et la pierre perdue a été remise en état. Le gazon et les herbes du canal ont aussi été coupés.

Abris des éclusiers et autres bâtiments.—Les entrepôts de l'écluse n° 6 ont été agrandis et une glacière a été construite à l'écluse n° 7. Des abris de gardiens ont été établis aux ponts de Pointe-Wallace, Warsaw-Road et Victoria-Road.

On a fait les réparations nécessaires aux bâtiments de l'écluse de Hastings, de l'écluse élevatoire de Peterborough, de Lakefiel Burleigh, Buckhorn, Young's-Point, Bobcaygeon et Kirkfield.

L'atelier des machines de l'écluse d'ascension de Kirfield, qui a manqué d'énergie électrique d'octobre à mai, a été pourvu d'une machine à essence pour permettre de faire les réparations pendant l'hiver.

Outillage.—Les réparations ordinaires ont été faites pour maintenir l'outillage en bon état, et des réparations considérables ont été exécutées au chaland plat n° 13.

Le chantier de construction qui était autrefois utilisé pour les réparations à l'outillage flottant, était sur la propriété de la succession McDonald et à proximité de son moulin à scies de la cité de Peterborough. A cause des objections des compagnies d'assurances, il a fallu établir un nouveau chantier de construction. Les bâtiments on été transportés à l'écluse n° 6; on a ouvert un chemin et on en a fait le régalage pour procurer les facilités nécessaires à cet endroit.

A la requête de l'officier de santé provincial, des réservoirs septiques ont été installés sur la drague *Fénélon* et le vapeur *Bessie Butler.*

Aide à la navigation.—Les phares et les bouées ont été peinturés et entretenus comme d'habitude. Les flotteurs en bois portant les phares de la rivière Scugog ont été surélevés au moyen de nouvelles billes placées sous les autres. Les machines à acétylène ont été nettoyées et réparées.

AMÉLIORATIONS AU COMPTE DU REVENU.

Nouveaux chalans à bascule.—Le 30 juin, nous avons été autorisés à procéder à la construction de deux nouveaux chalans à bascule d'une capacité de 120 verges cubes, dont les matériaux ont été achetés l'an dernier. Les travaux pour la construction de ces chalans ont commencé le 1er août. Les chalans sont maintenant terminés, et ils seront lancés et en usage pour les travaux de la prochaine saison.

Forage et pétardement.—Les travaux de forage et le pétardement en amont de Bobcaygeon ont été repris le 14 juin et abandonnés le 8 septembre. Une superficie de 540 par 80 pieds de ce qui sera le chenal aux abords du canal nouveau, a été forée et pétardée.

Le pont public de Lindsay.—Un contrat a été passé avec la Hamilton Bridge Works Co., le 26 avril 1915, pour la construction d'un pont public à travée tournante sur le canal, à Lindsay, les travaux devant être terminés vers le 15 juillet. L'enlèvement du vieux pont de bois a commencé le 6 juillet. Le bétonnage nécessaire a été fait sur la pile-pivot, sur la pile de la rivière et la culée, et l'érection du nouveau pont a commencé le 17 juillet. Le délai pour l'achèvement de l'entreprise a été prolongé jusqu'au 15 août. Les travaux figurant au contrat ont été terminés dans ce délai; cependant, à la demande de la ville de Lindsay, un trottoir additionnel a été ajouté du côté ouest du pont, ce qui en a retardé l'ouverture jusqu'au 28 août.

Elargissement du drain de déversement, écluse élevatoire de Kirkfield.—Ce drain de déversement était insuffisant pour l'écoulement quand il s'agissait de vider le bief d'accès en amont de l'écluse. Le drain a été agrandi par l'enlèvement d'une certaine quantité de roc.

Rocaillage, rivière Talbot.—Le travail ayant pour objet la protection des rives exposées de la canalisation de la rivière Talbot au moyen de rocaille, entre Balsover et Talbot, a été repris le 16 juin et discontinué pour la saison le 18 octobre. On s'attend à ce que ce travail soit achevé au cours de la prochaine saison.

Dragage.—Les travaux de redressement du chenal au pertuis de Henderson, commencés l'an dernier, ont été terminés, après quoi la drague a été conduite à Buckhorn pour enlever la partie immergée d'un barrage en encoffrement qui avait été placé en travers des biefs d'amont du barrage de Buckhorn pour permettre de réparer ce bar-

rage. Ce travail a été terminé le 18 juin. La drague a ensuite été conduite à Peterborough pour commencer les travaux de creusage et d'élargissement du chenal entre la rivière Otonabee et le lac du Riz, travaux portés au compte du capital.

CAPITAL.

En raison de l'ouverture prochaine de la navigation à une profondeur de 8 pieds et 4 pouces entre le lac Ontario et le lac du Riz, il a été décidé de continuer le creusage de la rivière Otonabee entre le lac du Riz et la cité de Peterborough. La politique adoptée était d'améliorer d'abord les endroits où la profondeur du chenal est insuffisante pour convenir aux vaisseaux qui utilisent présentement la rivière, et de poursuivre ensuite les travaux au sud de Peterborough. La différence de niveau acceptée pour ce travail, entre Peterborough et le lac du Riz, est l'élévation de 603·80.—N.M.L.

Le chenal traversant la barre de Yankee-Bonnett a d'abord été creusé, puis élargi de 25 pieds. Le vieux barrage latéral du côté est de la rivière à cet endroit a aussi été enlevé mais seulement jusqu'au niveau du lit environnant de la rivière.

L'outillage a été transporté à la barre de Howden le 11 août, et il a été employé au creusage et à l'élargissement du chenal à cet endroit jusqu'à la fin de la saison. Sur une distance de 1,600 pieds, le chenal a été creusé sur une largeur de 65 pieds; 15,500 pieds cubes de matières, mesure de chalan, ont été enlevés. Comme il n'existe pas de terrain à déblai à une distance commode, on a employé la drague *Auburn*, de la flotte de l'ingénieur-surintendant, pour aller déposer les déblais sur les rives basses, marécageuses de la rivière. Par ce moyen, on a beaucoup amélioré les bords de la rivière.

Ces travaux seront poursuivis pendant la prochaine saison.

Le régime des eaux dans le bassin de la Trent a été très favorable au cours de l'année 1915. Du 1er juillet au 31 décembre, la précipitation a été d'environ 3·50 pouces de plus que la moyenne, durant la même période, pour les seize dernières années; elle a été particulièrement considérable pendant les mois de juillet et août. Comme résultat de cette précipitation anormale, il a été possible de tenir tous les lacs navigables au-dessus du niveau désiré pendant tout l'hiver, et en même temps de maintenir dans la rivière Otonabee un débit constant d'environ 1,700 pieds-seconde pour déverser l'excédent des lacs de navigation et d'emmagasinage, afin de ramener ces lacs au niveau désiré avant les crues de 1916. Le dégel exceptionnel du mois de janvier a permis de déverser un fort volume d'eau; cependant, en raison des conditions du bassin, on a estimé que tous les lacs et réservoirs se rempliraient aux crues. C'est ce qui est arrivé, et la quantité d'eau emmagasinée présentement, ajoutée au fait qu'on utilisera très peu d'eau pour le flottage des billes pendant la prochaine saison, permet d'estimer que le débit de la rivière Otonabee sera maintenu à environ 1,500 pieds-seconde pendant le prochain hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. L. KILLALY,

Surintendant.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-DIRIGEANT, CANAL DE HAUTE NAVIGATION WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, ONT., 30 juin 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les progrès de la construction du canal de haute navigation Welland.

Aucune nouvelle entreprise de construction n'a été adjugée durant l'année écoulée; en conséquence, les travaux en cours sont les mêmes que ceux de la période couverte par mon dernier rapport annuel, savoir: la construction des sections n°s 1, 2, 3, 4-A et 5; la section n° 1 se trouve à l'extrémité du canal donnant sur le lac Ontario, et les autres sections se suivent dans la direction du lac Erié. Les sections en construction ne comprennent pas tout à fait la moitié de la longueur du canal entre les lacs. Elles renferment cependant l'ensemble des sept écluses et la plus grande partie des grands travaux de construction, de l'achèvement desquels dépend en grand partie l'ouverture du canal à la navigation. Sur le reste du parcours jusqu'au lac Erié, les travaux consistent principalement en excavation en tranchée continue pour rectifier la ligne actuelle, et en élargissement et creusage du canal actuel suivant les nouvelles dimensions; aussi en la construction de l'écluse de sûreté de Port-Colborne.

Dans les sections 1, 2, 3 et 5, les opérations ont avancé continuellement pendant toute la saison de 1915 jusqu'à la fin de décembre, alors qu'on a discontinué le bétonnage pour l'hiver; la plupart des machines occupéees à l'excavation ont été remisées pendant le mois de janvier à cause du mauvais temps et du besoin de réparations. Dans la section n° 3, l'excavation du roc des écluses à palier a été continuée tout l'hiver.

Les mois d'hiver ont été employés par les différents entrepreneurs à faire les réparations et réfections nécessaires à l'outillage, à charrier la pierre pour le béton de la section n° 3 à leurs chantiers respectifs, et à d'autres travaux préparatoires aux opérations de la saison actuelle.

L'ouverture des travaux ce printemps a été quelque peu retardée à cause de la tardivité de la saison; les pluies continuelles d'avril et de mai ont aussi beaucoup entravé les entrepreneurs dans leurs opérations. Le bétonnage, qui a été repris vers le 15 avril dans les sections n°s 1 et 2, était de trois semaines en retard sur l'ouverture de 1915.

La rareté de la main-d'œuvre qui se fait sentir dans tout le pays a été éprouvée par les entrepreneurs, dans une certaine mesure, pendant la dernière partie de 1915, et les conditions du travail paraissaient tout à fait sérieuses ce printemps; mais la situation s'est un peu améliorée, bien qu'il devienne plus difficile qu'auparavant de trouver et de retenir la main-d'œuvre.

SECTION N° 1.

Cette section comprend les travaux entre la station O et la station 150, distance de 2·84 milles, dont la moitié est dans le port et la moitié à l'intérieur des terres.

Entrepreneurs—La *Dominion Dredging Company, Limited,* d'Ottawa, Ont.

Travaux à exécuter.—Construction du port à la nouvelle entrée du canal du côté du lac Ontario, comprenant le dragage d'un chenal de 25 pieds sur un parcours d'un mille et demi; construction des jetées d'accès en béton, de murs de soutènement, etc.; creusage du prisme du canal sur une longueur d'un mille et demi; construction de l'écluse n° 1, avec déversoirs, étang régulateur, etc., et substructure des ponts n°s 1 et 2

On est à faire le nouveau port en construisant deux longs remblais en terre s'étendant 1½ mille dans le lac, qui circonscrivent et protègent le chenal d'accès. Les matériaux de ces remblais se composent principalement des produits de l'excavation à sec des sections n°s 2 et 3, transportés au lac et déversés du haut des viaducs en bois prolongés au fur et à mesure que le déversement se poursuit, comme je l'ai expliqué en détail dans mon dernier rapport. Pendant la saison des travaux de l'année dernière, les entrepreneurs des sections n°s 2 et 3 ont transporté sans interruption des matériaux au lac, la section n° 2 déversant sur le remblai occidental, et la section n° 3 déversant sur le remblai oriental. Aucune matière sèche provenant de la section n° 1 n'a été placée dans le port au cours de l'année, attendu que l'excavation à sec dans cette section est terminée, sauf en ce qui concerne 156,000 verges cubes à l'extrémité sud, qui sont réservées pour le remplage derrière l'écluse orientale et les murs d'accès. Le matériel de dragage provenant du port a aussi été déposé sur l'emplacement de ces remblais, formant un remblai sous-marin, comme l'explique mon dernier rapport. Ce matériel a aussi été déposé, tel que requis, pour amoindrir l'effet des glissements qui se produisent souvent quand on déverse de la matière sèche nouvelle.

Le viaduc du remblai occidental a maintenant atteint l'extrémité extérieure du port, à presque 1½ mille du rivage, et le remplage sur ce parcours est presque achevé. Le viaduc de remblai oriental est rendu à 5,540 pieds de la rive et son prolongement, ainsi que l'élargissement du terrassement avance rapidement. A l'heure qu'il est, 4,200,000 verges cubes de matériel d'excavation à sec provenant des sections 2 et 3, et 900,000 verges cubes de matières de dragage tirées du port, ont été placées dans ces terrassements, formant un total de plus de 5,000,000 de verges cubes sur une quantité totale approximative de 7,500,000 verges cubes utilisables pour cette fin.

On s'attendait d'avoir beaucoup de difficultés à maintenir ces remblais contre l'action du gros temps pendant l'hiver; maintenant que les travaux ont atteint l'extrémité extérieure du port, et bien que nous ayons subi des pertes de matériel et des dommages au viaduc, ces dégâts ne sont pas très importants et la construction des remblais avance d'une manière très satisfaisante. Les tempêtes qui ont sévi pendant l'hiver ont soufflé surtout du nord-ouest, le remblai occidental, en raison de son prolongement plus accentué et de la protection qu'il constituait pour le remblai oriental, a souffert plus que l'autre. Le 20 novembre, l'eau a emporté une arcade de pilots recourbés du viaduc occidental. Le 29 décembre, après une série de fortes tempêtes du nord-ouest, trois arcades ont été emportées et la matière de remplage, qui était au niveau des cornières, a été balayée au niveau de l'eau sur une distance de 225 pieds. Du 25 au 28 février, une très forte tempête du nord-ouest a balayé le lac emportant le matériel entre sept arcades, endommageant les deux arcades de l'extrémité du viaduc et emportant complètement les trois arcades adjacentes. Le côté ouest du remplage, qui était exposé à toute la force du vent, a été miné sur une distance de 500 pieds, causant un affaissement de cette partie du remblai et de la voie principale au-dessous du niveau de l'eau. Les deux arcades de l'extrémité du viaduc, qui restaient ainsi seules debout, disparurent complètement le 7 mars, ainsi que l'une des dernières arcades restées dans la brèche faite par la tempête du 28 février.

Aucun dommage n'a été fait au viaduc du côté est, et la seule perte subie au cours de l'hiver est l'enlèvement de la matière entre les sept dernières arcades et l'affouillement du remblai au niveau de l'eau sur une distance de quelques centaines de pieds. Au cours de l'hiver, on a mis du roc provenant de l'excavation n° 3 sur le côté est, dans le but de protéger le viaduc et le talus du remblai.

Bien que les grosses tempêtes aient causé des pertes considérables de matériaux, particulièrement là où le remplage est de date récente, ces remblais ont bien résisté à l'action normale des vagues. A tout événement, les talus seront protégés au moyen de pierre perdue provenant de l'excavation de roc dans la section n° 3, et, à mesure que la construction des remblais s'achève, on fait des arrangements avec les entrepreneurs de la section n° 3 afin de leur faire transporter de la pierre pour cette fin.

Dragage.—Trois dragues d'une grande capacité ont été employées toute la saison, et elles sont maintenant à l'œuvre pour le creusage du chenal d'accès à la profondeur requise de 25 pieds. Ces dragues sont: la drague *Fundy,* avec un godet de 6 verges; la *Delver,* avec un godet de 5 verges; et la *C. S. Boone,* avec un godet de 5 verges, ainsi que les remorqueurs *McNaughton, Gwennith, Lynn B.* et *Alice,* quatre chalands à bascule en acier, deux chalands de bois à bascule et divers autres outillages. Un bateau de forage, muni de trois forets à vapeur pour le roc, a aussi été utilisé pour percer des trous de mine afin de dégager la matière en avant des dragues. La matière à creuser est très dure; elle se compose pour la plus grande partie de sable et d'argile fortement cimentés, et sur une distance de près de 1,700 pieds, le roc fait saillie d'environ 3 pieds au-dessus de la ligne de niveau. En conséquence les opérations de dragage sont nécessairement lentes, mais si on tient compte des conditions existantes, les progrès réalisés sont assez satisfaisants.

Les dragues ont travaillé dans le port jusque vers la mi-décembre 1915; on les a alors remorquées à Port-Dalhousie où elles ont été remisées pour l'hiver. La *Fundy* et la *Delver* ont commencé les travaux de la saison actuelle le 5 avril, et la *C. S. Boone* a commencé le 8 avril. A l'heure qu'il est, on a enlevé 1,106,000 verges cubes de terre et 38,060 verges cubes de roc. Tous ces matériaux ont été employés dans les remblais du port.

Caissons en béton armé.—Les caissons en béton armé, dont seront formés les jetées d'accès et les docks des côtés oriental et occidental du port intérieur, sont en construction à Port-Dalhousie par J. H. Thomanhauser and Company, sous-entrepreneurs pour la *Dominion Dredging Company, Limited.* Une fois achevés, ils sont remorqués à une distance de trois milles, sur les nouveaux chantiers, et immergés en place. Chaque caisson est édifié sur un ponton flottant d'une profondeur d'environ 9 pieds, construit de telle sorte que, quand le caisson est terminé, les côtés et les bouts peuvent être détachés et éloignés à flot, tandis que le fond, qui a été préalablement ballasté, se trouve libéré et s'immerge sous le caisson. Il est ensuite remis à flot et les différentes parties sont assemblées de nouveau. Les dimensions générales des caissons sont de 110 pieds de long, 38 pieds de large et 34 pieds de haut; et chaque caisson est divisé en 18 compartiments par une muraille longitudinale et huit murs transversaux.

L'une des particularités nouvelles de leur construction consiste dans l'emploi de fonds temporaires en bois, un pour chaque compartiment, qui sont placés dans le caisson une fois terminé, convenablement calfatés pour assurer autant que possible leur étanchéité et maintenus en place au moyen d'étais intérieurs et de coins en bois. Ces fonds supportent le caisson quand on a enlevé celui du ponton, et ils restent en place jusqu'à ce que le caisson ait été immergé à la place qui lui est définitivement assignée dans l'ouvrage; on les enlève alors au moyen de cordes attachées aux coins, ils flottent à la surface de l'eau et on les recueille pour s'en servi encore. Le principal avantage qui découle de cette méthode de construction réside dans le fait que la matière dont le caisson est rempli repose directement sur le fond du lac et constitue pour les caissons un fondement beaucoup plus stable que si les caissons étaient construits avec des fonds fixes en bois ou en béton. L'intention avait d'abord été de séparer les caissons des pontons sur lesquels ils avaient été construits au chantier de construction même, à Port-Dalhousie, mais jusqu'à présent on a trouvé plus avantageux de laisser les choses en l'état pendant l'opération du remorquage jusqu'au nouveau chantier et d'opérer la séparation immédiatement avant d'immerger le caisson à sa place définitive. On espère pouvoir bientôt appliquer l'idée originale dans le cas des caissons qui restent à construire.

L'armature d'acier des caissons a surtout pour objet d'augmenter la résistance à la pression intérieure de la terre après que le caisson a été immergé et rempli. La pression extérieure de l'eau, qui s'exerce pendant l'opération du remorquage et de l'immersion, est contrebalancée par un système d'étais temporaires en bois placés à l'intérieur et qu'on enlève après que le caisson a été mis en place. Comme cette pres-

sion ne s'exerce que pendant une brève période, la méthode adoptée produit l'effet désiré, qu'il faudrait autrement atteindre par la méthode plus coûteuse d'une armature permanente en acier introduite dans les murs du caisson au cours de la construction.

Le devis stipulait que chaque caisson devait avoir pour fondement trois rangs de courts pilots sur lesquels reposeraient les murs de front, d'arrière et de côtés, mais on constata qu'il était impossible d'enfoncer les pilots; la méthode à suivre était de faire reposer le caisson sur trois châssis de pierre concassée placée sous les murs longitudinaux afin de donner au caisson la position horizontale. Comme on a constaté que le fond du lac est très dur, cette dernière méthode a été adoptée avec succès.

On prépare le lit du caisson en draguant un peu au-dessous du niveau du fond des caissons, et on coule alors la pierre au moyen d'une dalle installée sur l'un des chalans de l'entrepreneur. On utilise la drague *Dominion,* dont le travail n'a pas été trouvé satisfaisant dans le creusage du port, pour préparer les fondations et remplir les caissons. Chaque caisson contient 934 verges cubes de béton et 112,000 livres d'armature d'acier; il pèse approximativement 2,000 tonnes, avec quelques légères variations dans le cas de certains caissons angulaires et de quelques caissons de l'entrée, qui sont plus fortement construit à cause de leur position plus exposé.

Au cours de la saison de 1915, onze de ces caissons ont été construits par les sous-entrepreneurs J. H. Thomanhauser & Co., à leur chantier de Port-Dalhousie, et trois autres ont été terminés depuis le commencement des travaux; ce qui fait, avec le caisson construit dans l'automne de 1914, quinze caissons terminés jusqu'à date. Sur ce nombre, cinq caissons ont été mis en place au chantier de l'emplacement des jetées extérieures d'accès, et six à l'intérieur du port, pour les docks du côté ouest. L'immersion des caissons, qui s'accomplit par l'introduction de l'eau au moyen de valves ménagées dans les murs extérieurs, a tout à fait réussi jusqu'à présent, sauf dans un ou deux cas où on a éprouvé de la difficulté à maintenir l'alignement voulu parce que le temps est devenu orageux au cours de l'opération.

Le caisson n° 1, qui a été échoué dans le chenal d'entrée pendant toute la dernière saison parce que l'eau n'était pas assez profonde pour permettre de le remorquer à sa place à l'intérieur du port, n'a pas encore été remis à flot; mais comme l'eau du lac, cette saison-ci, est de presque deux pieds plus haute que pendant la dernière saison, on ne s'attend pas à éprouver de grandes difficultés pour le remettre à flot, ce qui sera fait dans un avenir rapproché.

Maintenant que les entrepreneurs sont familiers avec les méthodes à employer et les particularités de la construction et de l'immersion des caissons, on s'attend à ce qu'ils fassent au cours de la saison actuelle des progrès beaucoup plus rapides.

Le mur de soutènement de 42 pieds en béton armé du côté ouest, en aval de l'écluse n° 1, qui s'étend du pied de l'écluse jusqu'à un point avoisinant la ligne riveraine distance de 1,640 pieds, est terminé, à l'exception de la partie, que rempliront quatre monolithes, adjacente au malaxeur à béton et qui ne sera terminé qu'après l'enlèvement du malaxeur. Ce mur était décrit en détail dans mon dernier rapport annuel.

Ecluse n° 1.—La construction de l'écluse n° 1 fait des progrès satisfaisants et elle est maintenant arrivée à une étape où l'on peut se faire une idée des énormes proportions des structures.

La méthode de bétonnage employée par l'entrepreneur consiste à malaxer tout le béton, tant pour l'écluse que pour les murs de l'entrée d'amont, dans un malaxeur placé à un endroit central entre l'écluse n° 1 et le lac. Le béton, une fois malaxé, est transporté, dans un wagonnet à trémie d'une capacité de 6 verges cubes, jusqu'à une haute tour mobile qui avance et recule dans la tranchée de l'écluse près du mur à construire, sur des rails posés sur le fond de la chambre d'écluse. Les wagonnets à trémie sont tirés sur un plan incliné fixé à la tour mobile, et le béton est déversé près du pied de la tour dans une trémie d'une capacité de 6 verges cubes également. Pendant que le wagonnet à trémie retourne se charger de béton, et qu'un second wagonnet à trémie est hissé sur la plateforme de la tour, une aube, qui monte et descend le long de la

tour, enlève à chaque voyage une verge cube du béton déversé dans la trémie de la tour et déverse automatiquement sa charge au sommet de celle-ci dans une petite trémie reliée à des dalles mobiles aux moyens desquelles le béton est coulé en place dans le mur en construction. Deux de ces tours fonctionnent maintenant, une de chaque côté de la chambre d'écluse, et l'expérience a prouvé qu'elles fournissent un moyen très économique de poser le béton. Les tours sont très mobiles ,et toutes les parties de la muraille sont facilement accessibles à l'une ou l'autre de ces tours, qui peuvent être placées dans n'importe quelle position désirable avec très peu de perte de temps.

L'altitude du seuil busquée de l'écluse n° 1 est de 212·5 au-dessus du niveau moyen de la mer; c'est aussi l'altitude du radier du principal ponceau de remplissage. Le chaperon du mur de l'écluse aura 294 d'altitude.

Les monolithes des murs de l'écluse ont été numérotés pour faciliter la tenue des données des opérations; dans le mur occidental, les monolithes s'identifient par les nombres 0-W à 15-W, et dans le mur oriental les numéros vont de 0-E à 15-E, en comptant du pied de l'écluse.

On a construit les murs de l'écluse en monolithes de 60 pieds, et on place dans les joints d'expansion des tranches métalliques qui servent de lien entre les monolithes adjacents, du bas en haut de la muraille. Ces tranches sont formées de lisière de plaques d'acier de ⅛ de pouce d'épaisseur et de 6 pouces de largeur, avec une lisière de cuivre n° 18 de 6 pouces rivetée entre elles. Le tout est alors plié en forme de Z et fixé dans le mur pendant l'opération du bétonnage de façon à empêcher le passage de l'eau quand le joint s'ouvre.

Au cours de la dernière saison, le mur occidental a été porté à l'altitude 265 qui est l'altitude du radier de la chambre d'amarrage, sur presque toute sa longueur à l'exception des monolithes contenant les coulisses de la vanne busquée à simple panneau; en outre, le mur oriental est commencé et passablement avancé. Il y a encore une hauteur d'environ 35 pieds à ajouter au mur occidental avant d'atteindre le chaperon, et ces 35 pieds contiendront la chambre d'amarrage, le ponceau de drainage et la galerie des conduites. Le bétonnage du mur occidental se poursuit présentement dans les deux monolithes du pied de l'écluse, qui contiendront les coulisses des vannes de l'écluse. Quand ces monolithes auront atteint l'élévation du reste de la muraille occidentale, il y aura virtuellement une muraille continue en béton du côté ouest depuis la tête de l'écluse n° 1 jusqu'au lac, distance de 3,400 pieds.

Le bétonnage de la muraille orientale de l'écluse a été commencé en septembre 1915, dans le monolithe 14-E, à la tête de l'écluse. A cette date, les monolithes 14-E, 13-E, 12-E, 11-E, 10-E, 9-E et 8-E sont à l'altitude 258; le 7-E à l'altitude 244; les 6-E, 5-E et 4-E sont à l'altitude 212·5, et on est à préparer les fondations du reste de la muraille pour le béton.

Les fondations de l'écluse n° 1 reposent directement sur le roc, qui se trouve à l'altitude désirée. Le roc, cependant, est un schiste ou une rocaille qui, exposée, se contracte et s'effrite, mais garde ses caractéristiques naturelles tant qu'elle reste dans un état d'humidité continuelle. Il est donc nécessaire, pour avoir un lien ferme entre le radier en béton de l'écluse et le roc sous-jacent, de ne pas exposer le roc à l'air tant qu'on ne sera pas prêt à y poser le béton, et c'est pourquoi le contrat stipule qu'il faudra laisser au moins un pied de roc pour couvrir les fondations sur lesquelles les dalles du radier seront posées, jusqu'à ce que l'entrepreneur soit prêt à poser le béton; ou enlèvera alors ce qui reste de roc et on nettoiera parfaitement la surface qui sera immédiatement recouverte de béton.

A cause de la forte pression de l'eau qui se fera sentir à ces écluses et de la possibilité que l'eau pénètre du niveau supérieur au niveau inférieur par infiltration à travers les fondations en roc ou entre les fondations et les dalles du radier, créant ainsi sans nécessité une pression sur le fond de l'écluse, il est essentiel de ne laisser exister aucun espace ni aucune cavité entre les fondations et le radier de l'écluse, ni dans le roc même; et afin d'en arriver là, outre le grand soin apporté à la construction des murs de l'écluse pour s'assurer que ces murs adhèrent complètement au roc, on pro-

pose d'ancrer solidement les dalles du radier, qui se trouvent entre les murs de l'écluse, au roc sous-jacent au moyen de forts boulons d'ancrage en acier de 14 pieds de longueur, espacés de 4½ pieds les uns des autres, tant sur la longueur que sur le travers Ces boulons seront enfoncés dans le roc à environ dix pieds de profondeur, dans un bon coulis, avec le sommet recourbé à un angle de plus de 90 degrés, et encastrés dans le béton du dallage du radier. A la tête de l'écluse, immédiatement au-dessous du mur d'appui, là où la pression sera la plus forte, on diminuera quelque peu les espaces. Une fois ce travail en béton terminé, toutes les fondations de l'écluse, jusqu'à une profondeur d'au moins dix pieds dans l'argile, seront recouvertes de coulis de ciment soumis à une forte pression.

La construction du mur d'appui à la tête de l'écluse, sur lequel reposeront les vannes d'amont, a été exécutée en même temps que les monolithes supérieurs des murs de l'écluse; elle a été terminée au cours du mois d'octobre 1915. Le creusage du tunnel transversal sous le radier de l'écluse, immédiatement en avant du mur d'appui, a été terminé durant l'été et environ la moitié de la tranchée a été recouverte de béton.

La construction des murs d'entrée en amont de l'écluse a bien marché. Le mur oriental d'entrée est une structure massive toute en béton, tandis que le mur occidental est partiellement en béton armé du type contrefort.

Ces murs sont établis sur pilotis; des pilotis de billes rondes ont été enfoncés à une profondeur moyenne de 22 pieds, dans la glaise et le gravier, aussi avant que possible.

Le bétonnage du mur oriental a été commencé le 22 septembre 1915 et a été poursuivi sans interruption pendant le reste de la saison. Le mur est maintenant terminé depuis son extrémité sud jusqu'au détournement provisoire de la route Lake-Shore, ce qui est tout ce que l'on peut faire pendant que l'on se sert de ce chemin détourné.

On a aussi commencé, au mois de septembre 1915, les travaux au mur occidental, mais on n'y a fait que très peu de progrès jusqu'à ces deux derniers mois.

Immédiatement en amont du mur d'appui, les murs d'abée et d'entrée seront construits sur des fondations en pilotis qui sont maintenant prêtes entre le mur d'appui et le viaduc de la *N. S. and T. Railway Company.*

Des pilotis ont aussi été enfoncés pour les piles du pont n° 1, ainsi que pour le déversoir régulateur.

La substructure en béton du pont n° 2 a été terminée dans l'automne de 1915. prête à recevoir la superstructure en acier.

Estimation des travaux achevés.—Dans cette section, sur un total approximatif de 311,000 verges cubes de béton, 123,000 verges ont été posées; les diagrammes intérimaires couvrant l'ensemble des travaux montrent que 47·5 pour 100 de l'entreprise sont terminés à l'heure actuelle et que les entrepreneurs sont d'environ dix mois en arrière de l'étape où il leur serait possible de terminer l'entreprise à la date fixée, savoir le 31 mars 1917.

SECTION N° 2.

Section N° 2.—Cette section comprend tous les travaux entre la station 150 et la station 380, 4·36 milles.

Entrepreneurs.—MM. Baldry, Yerburgh et Hutchison, de Westminster, Angleterre, et Sainte-Catherine, Ont.

Travaux compris.—Excavation du prisme du canal et construction des terrassements; construction des écluses n°s 2 et 3 avec leurs murs d'entrée, déversoirs, etc.; substructure des ponts publics n°s 3, 4 et 5 traversant le canal, et des ponts du Pond sur l'étang à la tête de l'écluse n° 3.

Les travaux dans cette section ont avancé sans interruption au cours de l'année écoulée et il s'est fait beaucoup de travail. Les entrepreneurs ont employé au creusage du prisme du canal, quatre pelles à vapeur et trois excavateurs à chaîne de fond et à

grande cuiller, ainsi que deux machines à régalage à traction mécanique pour la construction de remblais étanches destinés à contenir les eaux du canal et de l'étang situé à la tête de l'écluse n° 2. A date, 4,570,000 verges cubes de terre ont été excavées, dont 2,700,000 verges cubes servent au remplage dans le port, sur le lac, 800,000 verges cubes à la construction des remblais étanches, et le reste à la construction du chemin de fer et au remplage derrière les écluses et les murs d'accès.

Les machines à creuser ont été tenues occupées jusque dans le mois de janvier. Vers le 1er janvier, l'inondation a couvert le terrain situé entre l'écluse n° 2 et l'extrémité nord de la section, de 3 pieds d'eau au-dessus du régalage du canal, et comme les machines à cet endroit creusaient jusqu'au niveau du régalage, on fut obligé de suspendre les travaux; un peu plus tard dans le mois, tous les appareils de creusage furent remisés pour l'hiver à cause du mauvais temps qui empêchait le déversement des matériaux sur les remblais du lac. La plus grande partie de l'outillage de creusage a été mise à l'œuvre de nouveau au cours du mois d'avril; le bétonnage a été repris le 17 avril. La disette de main-d'œuvre a nui aux travaux des entrepreneurs dans une certaine mesure depuis l'ouverture des travaux pour la saison actuelle, et il en est résulté que ces entrepreneurs n'ont pu faire marcher leurs chantiers à leur pleine capacité; mais les travaux de la section sont assez généralement en train maintenant, avec la perspective d'une situation plus nette après la période de malaise que traverse la classe laborieuse au printemps.

L'état actuel peut se résumer comme suit:—

En partant de l'extrémité nord de la section, de la station 150 à la station 180, le canal, avec le fossé de drainage du milieu, est creusé jusqu'à niveau, à l'exception d'une faible quantité de matière sur le talus occidental requise pour les voies du chemin de fer. De la station 180 à la station 200, à la tête de l'écluse n° 2, l'excavation est terminée jusqu'au régalage.

De la station 200, en direction sud, le canal est en grande partie en remplage jusqu'à la station 280; le terrain s'élève graduellement, et à la station 280 s'ouvre une tranchée très profonde, qui se continue sur un parcours de 5,000 pieds jusqu'au pied de l'écluse n° 3.

Entre l'écluse n° 2 et la station 297, l'excavation est terminée, ainsi que le fossé de drainage du milieu.

De la station 297 à la station 300, on a laissé beaucoup de matière dans le prisme pour maintenir le détournement du chemin de Queenston.

De la station 300, au pied de l'écluse n° 3, parcours de 3,000 pieds, le canal est creusé approximativement à l'altitude 344, celle du régalage étant à 310·5.

Dans la tranchée de l'écluse n° 3, l'excavation est aussi rendue à l'altitude 344.

Entre l'écluse n° 3, qui est immédiatement au nord du canal actuel, et la station 359, une tranchée a été faite à partir d'environ 35 pieds à l'ouest de la ligne du milieu jusqu'au talus occidental, à l'altitude 370.

De la station 363 à la station 370, le canal est creusé à l'élévation 377.

Entre la station 376 et la station 380, qui est l'extrémité sud de la section, les entrepreneurs de la section n° 3 ont creusé jusqu'à l'altitude 380 en faisant un plan incliné pour atteindre le niveau des écluses n° 4.

Le fossé de drainage du milieu en question est nécessité par le fait que les écluses sont construites pour permettre la navigation à 30 pieds, tandis que les biefs entre les écluses ne sont creusés que pour la navigation à 25 pieds, pour le présent; et afin de drainer les écluses s'il devient nécessaire, un jour ou l'autre, d'assécher le canal, on creuse le fossé de drainage au fond du canal, à l'est de la ligne du milieu, entre les écluses. Le creusage de ce fossé se fait au moyen de machines, après qu'on a atteint le niveau de régalage du prisme du canal. Ce fossé a aussi facilité les travaux de construction.

Remblais étanches pour le canal et l'étang à la tête de l'écluse n° 2.—La construction de remblais étanches porr retenir les eaux du canal en amont de l'écluse n° 2, avance d'une manière satisfaisante. Le remblai occidental est terminé jusqu'au réga-

lage, altitude 304.5, entre la station 211 et la station 215, de la station 225 à la station 227, et de la station 242 à la station 268. Entre ces points, le remblai est construit à environ 320 d'altitude, sauf sur une courte distance laissée pour fournir la liaison avec le chemin de fer de construction. De la station 268 à la station 272, aucun travail n'a été fait sur le remblai, attendu qu'il y a liaison entre le canal et le chemin de fer de construction, qui devra rester en place jusqu'à la fin de la prochaine saison.

On construit la levée est sur le terrain élevé, à quelque distance à l'est du prisme du canal, constituant ainsi un vaste bassin d'une superficie d'environ 200 acres qui formera un étang régulateur à la tête de l'écluse n° 2. Il ne s'est pas fait de travaux sur cette levée entre les stations 198 et 200. De la station 200 à la station 210, on a construit la levée à une hauteur de 322 pieds. De la station 210 à la station 282, on a construit la levée en pente, hauteur 340.5.

Les travaux, sur ces levées, se font au moyen des différentes machines à niveler. Ces machines, travaillant dans le prisme du canal, creusent un sillon dont la tranche est emportée par une machine inclinée et déversée dans des chariots qui viennent le long du canal. Ces voitures transportent les matériaux aux levées où elles les jettent par couches d'environ 8 pouces d'épaisseur, couches qu'on arrose et qu'on rend compactes à l'aide des chevaux et des chariots chargés qui circulent dessus, ce qui forme une levée tout à fait étanche.

Levée étanche pour étang à la tête de l'écluse n° 3.—Sur la partie de cette levée qui a 1,400 pieds de long et qui suit la route Homer, on a construit une section de 800 pieds de long, à une hauteur de 376, à l'extrémité nord, et en pente, élévation 387, à l'extrémité sud. On a préparé l'assiette de la partie qui part de la route Homer dans la direction de l'est et forme la levée nord de l'étang et l'on a construit environ 500 pieds de cette partie à la hauteur 377.

Ecluse n° 2.— Cette écluse est située à environ 9,000 pieds au sud de l'écluse n° 1. Afin de donner de la stabilité aux fondations de cette écluse, il a fallu commencer les murs de l'écluse à une profondeur considérable au-dessous de la hauteur requise pour le fond de l'écluse. On y est parvenu en creusant des tranchées de 52 pieds de large à une profondeur moyenne de 17 pieds au-dessous du niveau général de la fosse de l'écluse pour atteindre le schiste dur de Medina sur lequel les murs sont assis, et en remplissant ces tranchées de béton, ce qui formait un massif solide pour asseoir les murs principaux. Comme le schiste d'en dessous est veineux et susceptible de s'affriter à l'air, on a exigé que les entrepreneurs ne découvrent pas entièrement l'assiette rocheuse, sauf immédiatement avant la pose du béton, et que le fond soit complètement débarrassé de toute matière détachée avant qu'on commence à jeter le béton afin de lier puissamment le roc au béton. Pour empêcher l'eau du bief d'amont de s'infiltrer sous les fondations de l'écluse, et d'exercer une pression ascendante contre les murs et le radier, on a décidé de remplir le roc sur lequel le massif doit s'appuyer d'un mortier de sable et de ciment pour fermer autant que possible toutes les fissures pouvant faire de l'eau. Au cours de la saison de 1915 on a travaillé au creusage de la fosse de l'écluse et de la tranchée du massif au moyen d'un excavateur *drag-line* et d'une pelle à vapeur. Les travaux ont été terminés en octobre. On était rendu au niveau voulu. Tandis qu'on faisait les dernières coupes pour l'établissement du massif, les excavateurs ont été suivis de près par les forets qui perçaient des trous dans le roc. On perçait des trous de 3 pouces de diamètre, de 12 pouces de profondeur. On en faisait deux rangées espacées de dix pieds, l'un vis-à-vis du bord des murs, l'autre vis-à-vis du fond. Une fois les trous bien nettoyés, on jetait le coulis à l'aide d'une pression faite par une pompe à bras à diaphragme qu'on s'était procurée à cette fin. En tout on a percé environ 400 trous dans les deux assiettes. Cinquante pour cent de ces trous ont pris le coulis facilement. On en a versé de un à 180 gallons. Il était évident que le coulis s'infiltrait dans les veines puisqu'il surgissait souvent dans les trous voisins de ceux qu'on emplissait. Des expériences ont démontré que le coulis de ciment avait complètement rempli des veines

qui, au début, faisaient de l'eau. Immédiatement après la pose du coulis on commençait à jeter le béton du massif qu'on a élevé jusqu'au niveau du radier de l'écluse, aux deux murs, avant la fin de la saison, sauf de petites parties à l'extrémité nord des murs.

Une nouvelle fabrique de béton a commencé à fonctionner au printemps de 1916 au service de cette écluse. Elle comprend deux bétonnières à récipients de 2 verges cubes placées à l'extrémité nord de l'écluse, et ayant un dispositif élevé pour le transport de la pierre, du sable et du ciment qu'on prend directement dans le wagon. Le béton malaxé part des bétonnières pour se rendre dans des eaux à fond basculant sur des wagons plats que les locomotives transportent aux grues circulantes qui placent le béton dans les murs.

Le busc de l'écluse n° 2 aura une élévation de 259 et la hauteur des différents monolithes de 60 pieds qui ont été placés dans les murs de l'écluse jusqu'ici est comme suit:—

Monolithe n°	Elév.	Monolithe n°	Elév.
1 O.	Pas de béton.	1 E.	Pas de béton.
2 O.	247·0	2 E.	247·0
3 O. à 9 O. (incl.)	259·0	3 E.	259·0
10 O.	265·0	4 E.	253·3
11 O.	259·0	5 E.	252·7
12 O.	296·0	6 E. à 11 E. (incl.)	259·0
13 O.	261·0	12 E.	260·0
14 O.	301·5	13 E.	259·0
15 O.	259·0	14 E.	286·5
		15 E.	256·5

Le tunnel transversal qui passe sous le mur à pertuis et une section du radier de l'écluse entre les monolithes 15 E. et 15 O. a été construit à l'automne de 1915.

Il ne s'est pas fait d'autres travaux au mur à pertuis de la tête de l'écluse au cours de l'an dernier. Ce mur est construit jusqu'à une hauteur de 295·5. Il reste environ 10 pieds à faire pour le terminer.

La pose du béton aux murs de l'entrée d'amont a progressé rapidement au cours de 1915. Les travaux de la saison ont été suspendus le 22 décembre.

Le mur ouest de l'entrée d'amont, qui est d'une section de gravité de 722·5 pieds de long, avec mur évasé, a été terminé en août, sauf les monolithes de l'abée. Le mur est, de la section de gravité, a 333 pieds de long sans mur évasé, n'a pas encore de monolithes terminés. Les monolithes 2, 3, 4 et 5 ont encore 18 pieds à recevoir; le monolithe 6 en a 12 et le monolithe 7, 6. Il ne s'est pas fait de travaux au mur est depuis août 1915 mais on le terminera dès que pour une raison quelconque les entrepreneurs seront retardés dans leurs travaux aux murs de l'écluse. Ces murs d'entrée sont établis sur des piles rondes entrées dans la matière dure jusqu'à refus.

Tous les pilotis de l'abée d'amont ont été enfoncés, sauf dans un espace restreint occupé par la fabrique de béton des entrepreneurs, et la pose du béton progresse actuellement aux monolithes des murs de l'abée qui relieront les murs de l'entrée d'amont aux murs de l'écluse.

On s'est servi d'une petite pelle à vapeur au cours de la dernière saison pour creuser le chenal du déversoir régulateur du côté est de l'écluse n° 2. On se servait de chariots à bascule pour jeter le déblai sur la levée étanche de l'est en amont de l'écluse. Ce creusage s'est terminé en octobre.

Ecluse n° 3.—Cette écluse est située à environ deux milles et demi au sud de l'écluse n° 2 et immédiatement au nord du canal actuel que le canal de haute navigation traversera à cet endroit. La construction des fondations ressemblera beaucoup à la construction de celles de l'écluse n° 2, car les conditions seront à peu près les mêmes en ce qui regarde la nature des matériaux, la profondeur à creuser pour atteindre le roc, la quantité de coulis à mettre dans les roches du fond, etc.

On a commencé en juin 1915 à enfoncer des pilotis en plaques d'acier avant de creuser la tranchée du mur de chute à la tête de l'écluse. On a fini en septembre. Les matériaux qu'on a trouvés ressemblaient beaucoup à ceux qu'il y avait à l'écluse n° 2. C'était une argile bleue de texture variable jusqu'à une certaine profondeur

à partir du dessus, puis du sable et de la glaise dure. Dans la moitié est de la tranchée, les pilotis de 45 pieds de longueur étaient assez longs pour atteindre le fond de glaise dure, mais dans la moitié ouest on a trouvé une argile sableuse molle au-dessous de ce niveau, et l'on a ajouté 11 pieds et 3 pouces à la longueur des pilotis qu'on enfonçait pour les forcer à descendre jusqu'au fond rocheux. L'eau qui descendait dans la tranchée a causé beaucoup de difficultés, bien qu'elle fût en petite quantité, car elle charriait du sable, mais on en est venu à bout en la dirigeant vers une mare à l'extrémité ouest et en la pompant de là dans le canal actuel pendant la construction du mur de chute. Comme l'argile bleue était dure dans la partie supérieure de la tranchée, il a été impossible de creuser au moyen d'un excavateur à godets à mâchoire qu'on avait équipé à cette fin. On a fait le creusage à la main. Ce travail s'est terminé pendant l'été, puis on a percé et rempli de coulis le fond de la schiste qu'il y avait en dessous et l'on a commencé à poser le béton dans la tranchée le 2 novembre. On a construit ce travail jusqu'au 16 février. Le mur était alors à moins de 3 pieds de la surface de la terre. On s'est servi de la vapeur et de toiles goudronnées pendant le froid et la gelée n'a pas nui. On ne posera pas d'autre béton à l'écluse n° 3 pendant la saison actuelle car le creusage de la tranchée de l'écluse ne sera pas terminé avant la fin de l'automne et les entrepreneurs se proposent de concentrer tous leurs efforts sur la construction de l'écluse n° 2.

Divers.—Vu que l'argile bleue est molle dans la tranchée profonde près du village de Homer, on a enfoncé une double rangée de pilotis ronds le long de la berme en vue de protéger la levée contre le mouvement et les éboulis de cette matière. Les entrepreneurs ont fait ce travail pendant la dernière saison. On a enfoncé des pilotis sur une distance de 900 pieds sur la berme est et de 600 pieds sur la berme ouest à 6 pieds de distance. La moyenne d'enfoncement a été de 26 pieds.

Le gazonnement des bords du canal et des côtés des tranchées de drainage a progressé au cours de l'année et l'on a terminé beaucoup de clôturage le long de l'emprise du canal.

On a mis plusieurs soutiens en béton pour protéger les pentes des bords à la ligne de flottaison.

Les pilotis d'appui requis pour la fondation du pont n° 4 qui portera le chemin de Queenston traversant le canal au village de Homer, ont tous été enfoncés à l'automne de 1915[1] et le bétonnement des culées, commencé le 26 octobre, s'est continué jusque dans la dernière moitié de décembre. On a continué les travaux en mai et les culées sont en voie de parachèvement.

Des diagrammes indiquant les progrès de cette section font voir que jusqu'ici il y a 45 pour 100 de l'entreprise de fait et que les entrepreneurs sont d'environ douze mois en arrière de la cédule qui leur permettrait de terminer l'entreprise à la date spécifiée, c'est-à-dire le 31 mars 1917.

SECTION N° 3.

Section n° 3.—Elle comprend tous les travaux entre la station 380 et la station 490, soit environ 2 milles.

Entrepreneurs.—MM. O'Brien & Doheny et Quinlan & Robertson, Montréal, Qué.

Travaux compris.—Creusage du prisme du canal et de l'emplacement des écluses, y compris l'enlèvement d'environ 2,700,000 verges cubes de roche et 3,400,000 verges cubes de terre; construction des écluses doubles en escalier n° 4, 5 et 6; de l'écluse simple n° 7 et de la maçonnerie des portes auxiliaires, comprenant le posage de 1,250,000 verges cubes de maçonnerie de béton; construction d'un grand barrage de terre avec un mur de béton au milieu à la tête des écluses en escalier; détournement de la division de Welland et de la voie principale du chemin de fer du Grand-Tronc; concassage et fourniture d'environ 1,000,000 de tonnes de pierre concassée aux entrepreneurs des sections 1 et 2; et autres travaux divers.

Comme je le déclarais dans mon dernier rapport annuel, les détournements de voies ferrées mentionnés sont terminés et les nouvelles lignes fonctionnent maintenant régulièrement.

Le creusage de prisme du canal et de l'emplacement des écluses s'est fait presque continuellement au cours de l'an dernier, au moyen de huit excavateurs à vapeur et d'un équipement considérable de moteurs à vapeur, de wagons à bascule, etc. Deux grands excavateurs à vapeur ont été ajoutés au matériel de creusage des entrepreneurs pour le temps de la guerre. Sur la quantité totale approximative des matériaux à enlever dans cette section il a été enlevé jusqu'ici 1,950,000 verges cubes de terre et 1,100,000 verges cubes de roche.

Le progrès général du creusage sur cette section peut être indiqué comme suit:—

De l'extrémité nord de la section au pied des écluses doubles n° 4, distance d'environ 2,000 pieds, le creusage ne se fait que dans la terre. La quantité approximative des matériaux à enlever dans cette étendue est d'environ 1,000,000 de verges cubes. Les entrepreneurs ont commencé à travailler dans ces matériaux en juin 1915, avec un excavateur à vapeur. Ils en ont mis un autre à l'ouvrage plus tard dans la saison. Un excavateur travaille dans cette partie depuis le commencement des travaux de la présente saison. Jusqu'ici, on a enlevé 250,000 verges cubes de terre. On transporte le déblai au lac Ontario sur le chemin de fer de construction et on l'utilise pour faire la levée du havre du côté est.

Ecluses doubles n° 4.—Sur l'emplacement de ces écluses presque tout le déblai jusqu'ici n'a compris que de la terre, car il y a une grande quantité d'argile sur la roche. Quand le creusage de cette terre sera terminé, il restera environ 60 pieds de roche solide à creuser à l'extrémité sud de l'écluse. Cette quantité diminuera jusqu'à environ 20 pieds en allant vers l'extrémité nord, avant qu'on n'ait atteint la pente des écluses. On prévoit que beaucoup de cette roche sera de la qualité voulue pour se broyer et servir au béton, mais il y aura une grande quantité de schistes impropres et le contrat exige que cette matière soit transportée au lac Ontario et déposée comme pierre de protection le long des talus de la levée du havre. On a enlevé jusqu'ici 210,-000 verges cubes de terre qu'on a jetée comme remblai dans la vallée du creek des Dix-Milles du côté est du canal.

Ecluses doubles n° 5.—La terre qui formait la couche supérieure (84,000 verges cubes) a toute été enlevée de l'emplacement de ces écluses et creuse le roc depuis janvier 1915. Jsuqu'ici, on a enlevé 590,000 verges cubes de roche. On envoie la bonne roche au broyeur et l'on étend la mauvaise dans la vallée du creek des Dix-Milles.

Ecluses doubles n° 6.—Dans l'emplacement de ces écluses, on a enlevé 135,000 verges cubes de terre, avant de découvrir le roc, et les machines ont creusé dans le roc pendant toute l'année dernière. La chambre d'écluse du côté est est maintenant terminée jusqu'à la pente et la chambre du côté ouest presque jusqu'à la pente. On a enlevé 270,000 verges cubes de roche dont la plus grande partie est allée dans le broyeur ou dans les réserves pour être broyée plus tard.

Bief entre les écluses doubles n° 6 et l'écluse simple n° 7; 2,000 pieds.—Cette partie a demandé peu de creusage sauf au pied de l'écluse n° 7 où le roc s'élève. Ce roc a surtout servi comme carrière pour l'extraction des grosses pierres. Les entrepreneurs de la section n° 3 extraient cette pierre et la chargent sur des wagons fournis par les entrepreneurs pour les sections 1 et 2 qui les transportent à leurs chantiers et se servent de la pierre comme remplissage dans leur béton.

Jusqu'ici, on a extrait environ 65,000 tonnes de pierre à remplissage devant servir dans les sections 1 et 2.

Ecluse simple n° 7.—Dans l'emplacement de cette écluse on a enlevé environ 50 pieds de profondeur d'argile (240,000 verges cubes) pour atteindre la surface du roc,

à une hauteur de 545. Le niveau de la chambre de l'écluse était de 491·5. On n'a pas encore creusé dans le roc. On compte que cette roche sur une profondeur de 18 pieds est un calcaire dur gris qui sera de bonne qualité pour faire le béton. La roche d'en dessous n'est pas de meilleure qualité et ne sera probablement pas utilisée.

Bief entre l'écluse n° 7 et les portes auxiliaires.—Pendant toute la saison dernière, un excavateur a travaillé ici à enlever la terre jusqu'à la surface du roc. Jusqu'ici on a enlevé 278,000 verges cubes d'argile. La quantité du roc à enlever ici sera relativement petite, vu que le roc descend en pente au-dessous du niveau du canal vers le milieu de cette étendue. Le déblai a tout servi à la levée étanche du barrage élevé à la tête des écluses n° 6.

Des portes auxiliaires à l'extrémité sud de la section.—Il ne s'est pas fait de travaux entre ces endroits avant mai 1916, alors que les entrepreneurs ont commencé à creuser de la glaise avec un excavateur à vapeur. Il y a environ 40 pieds de roche et de terre à enlever ici. La glaise qui surmonte la roche a une épaisseur de 25 pieds environ. On la jette dans le barrage à la tête des écluses n° 6. Elle va aussi servir à faire du remplage en arrière des murs de l'écluse et de l'entrée. Le roc d'en dessous est un calcaire de bonne qualité et servira à faire du béton cet automne.

Forage et creusage du chenal.—Les trois grands forets Keystone et trois forets Cyclone, mus par l'électricité, ont été employés toute l'année à percer des trous de mine pour le creusage du roc aux emplacements des écluses nos 4, 5 et 6. On s'est aussi servi d'un certain nombre de forets en trépieds, mus par l'air, pour percer des trous rapprochés le long des murs de côté pour les enclaves des portes; percer des trous peu profonds pour atteindre le niveau de l'écluse n° 6 et pour faire des forages dans la carrière aux bons cailloux à l'entrée d'aval de l'écluse n° 7.

Les quatre machines à creuser le chenal ont aussi travaillé ferme aux écluses 5, 6 et 7, creusant des trachées le long des murs latéraux jusqu'à la limite de l'excavation et d'autres pour le mur de chute et le tunnel transversal à la tête des écluses n° 6. Cette manière d'obtenir une bonne surface verticale sans risquer de briser ni de déranger le roc en dehors des lignes latérales projetées donne beaucoup de satisfaction, surtout étant donnée la nature variable de la roche qu'on rencontre en creusant. Ces machines creusent environ 180 pieds carrés par jour de dix heures.

Le pétardement s'est fait de manière à causer le moins de plaintes possible de la part des résidants du voisinage.

Installation pour le broiement de la roche.—L'installation de broiement construite par les entrepreneurs, en vertu de leur contrat, pour broyer la roche de déblai afin qu'elle serve comme aggrégat dans le béton sur les sections 1 et 2, a fonctionné d'une manière bien satisfaisante au cours de l'année et elle a été assez active pour ne causer aucun retard dans la fourniture de la pierre broyée aux sections mentionnées. Le fonctionnement de l'installation a subi quelques délais par suite d'accidents survenus à la machinerie et des changements qu'il a fallu faire dans l'équipement pour obtenir un produit plus satisfaisant, mais d'après ce qui s'est passé, on ne prévoit pas qu'avec la production du concasseur et les amas considérables de pierre concassée qu'on a formés, on puisse être à court de pierre et nuire aux opérations de la saison dans les sections 1 et 2.

Pendant les délais dans le fonctionnement de l'installation de concassage, on a mis la roche de déblai en amas dans le voisinage et une grande quantité de cette roche a été plus tard apportée au concasseur.

L'amas de pierre concassée s'est beaucoup augmenté au cours de l'année. Il y a à présent environ 150,000 tonnes de pierre.

Pierre concassée.—La qualité de la roche extraite des emplacements des écluses 4, 5 et 6 n'a pas été aussi satisfaisante qu'on l'espérait, et ces derniers mois on n'a pas obtenu de roche assez bonne pour servir dans le béton. On se prépare maintenant

à extraire et à concasser la bonne roche qu'on voit dans l'emplacement de l'écluse n° 7 et l'on a mis un excavateur à l'œuvre pour enlever la glaise qui surmonte le roc au sud des portes auxiliaires. Il y a une quantité très considérable d'excellent calcaire dans cette partie du prisme du canal qu'on pourrait concasser au cours de l'automne.

Pendant l'automne et l'hiver de 1915-16, le concasseur a fonctionné une bonne partie du temps. On y passait la roche qu'on avait emmagasinée en 1915 lorsque la capacité du concasseur était inférieure à celle des excavateurs. Il reste peu de cette roche à broyer.

Installation de nettoyage.—Par suite de la grande quantité de schistes et de saletés qui se trouvent mêlés à la roche telle qu'on la prend en creusant, et de la difficulté d'ajuster l'installation de concassage de manière à éliminer comme il faut cette matière de rebut, on a décidé, l'automne dernier, de construire une installation près du concasseur pour laver la pierre concassée. La construction s'est faite au cours de l'automne et de l'hiver et l'installation fonctionne maintenant. On se propose de laver toute la pierre concassée qu'on a amassée et toute celle qui à l'avenir requerra un lavage immédiat à sa sortie du concasseur. L'installation de nettoyage a été disposée de façon à ce que la pierre de l'amas de réserve puisse être basculée dans une secoueuse placée d'un côté de l'installation et être transportée aux nettoyeurs dans des seaux circulants. De l'autre côté, la pierre peut être amenée sur une courroie directement du concasseur aux nettoyeurs. On a d'abord essayé des cylindriques pour nettoyer la pierre mais elles n'ont pas donné satisfaction, et leur fonctionnement était dispendieux. Nous les avons remplacées par des auges en pente que nous avons faits nous-mêmes. A mesure que la pierre descend dans ces auges elle est complètement traversée par l'eau. Ce mode de nettoyage donne beaucoup de satisfaction et produit une bonne pierre à béton. L'eau nécessaire au nettoyage de la pierre se prend dans le canal actuel immédiatement en amont de l'écluse n° 24. On la fait venir par gravité dans un tuyau de douze pouces en fonte et l'eau de vidange s'en va au creek des Dix-Milles après avoir jeté sa charge de boue dans un bassin de sédimentation sur un terrain bas près de l'établissement.

Barrage à la tête des écluses n° 6.—Ce barrage, qui aura 75 pieds à son plus haut point et 3,300 pieds de long, partira de la tête des écluses n° 6 pour se rendre, en traversant le canal actuel, au terrain élevé situé du côté est. Il formera un étang de 84 acres pour régulariser l'approvisionnement d'eau aux écluses en escalier. On le construit en faisant un mur central et une levée étanche formée de matériaux choisis provenant du déblai. On bascule le déblai en dehors de l'emplacement du barrage le long des deux côtés et on le rend au barrage au moyen de deux excavateurs à "drag-line" pourvus de godets à mâchoires. Ces machines ont travaillé ferme pendant la saison. Elles ont transporté 149,000 verges cubes de matériaux au barrage et sur une longueur de 700 pieds le barrage est maintenant construit jusqu'à dix pieds de la hauteur finale. Les autres sections sont moins avancées. On transporte sur des chalands qui descendent le canal les matériaux d'excavation de la section 5 et on les bascule sur l'emplacement du barrage, en travers de l'étang en amont de l'écluse 19 du canal actuel. A cette fin on a enlevé le pont du chemin de halage en amont de l'écluse 19 et on l'a remplacé par un pont flottant pour permettre aux remorqueurs et aux chalands d'entrer dans l'étang.

On enfonce une rangée de palplanches à triple recouvrement pour protéger le mur central de béton sur une longueur de 50 pieds, entre le bout du mur central et le déversoir de l'écluse 19 pour servir de mur d'arrêt sous cette partie du barrage, et cette rangée de palplanches, en définitive, traversera le canal jusqu'à l'extrémité est du barrage.

Bétonnage des murs d'entrée.—Au cours de la saison de 1915 on a posé le béton des murs d'entrée d'amont des écluses 6 et du mur est d'entrée d'amont de l'écluse 7. On a complètement terminé le mur ouest d'entrée d'amont des écluses 6 ainsi que le mur est d'entrée d'amont sauf une petite partie à l'extrémité sud. On a aussi cons-

truit en 1915 certaines parties des murs de l'abée d'amont des écluses 6, y compris quelques enclaves de bajoyers. On a construit le mur d'entrée de l'ouest sur un fond de glaise naturelle mais on a descendu la partie avant des fondations jusqu'au roc dans une tranchée de 6 pieds. On a construit le mur d'entrée est sur une fondation de pilotis à cause de la grande profondeur de la surface rocheuse.

On s'est servi d'un malaxeur à tambour de 2 verges cubes dans la construction de ces murs. On versait le béton au moyen de seaux transportés par des grues. On est à remplacer l'installation de malaxage dont on se servait par un nouveau système qui n'est pas encore terminé.

Pour poser le béton des murs de l'entrée d'amont de l'écluse 7 et des portes auxiliaires les entrepreneurs ont construit une tour ambulante un peu d'après le modèle de celle dont on se sert sur la section n° 1. Cette tour va près de la paroi du mur à construire, sur des voies posées au fond du canal. Le béton est élevé dans la tour et déchargé à l'endroit voulu dans le mur au moyen d'un tuyau de descente court et mobile.

La pose du béton au mur est de l'entrée d'amont, commencée le 17 novembre 1915, s'est poursuivie jusqu'au 14 décembre.

Cette saison, on n'a pas posé de béton dans la section 3.

Etang à la tête de l'écluse 7.—On a terminé, la dernière saison, la construction des levées étanches pour former l'étang de la tête de l'écluse 7; ainsi que les deux petits ponts de béton armé destinés à faire passer les routes existantes sur l'étang et, le macadamisage des chemins, le clôturage, etc.; on a bouché le ponceau sous le canal. Les eaux de cette partie du creek des Dix-Milles sont maintenant absorbées par le canal actuel. L'étang de 20 acres qui en résulte servira à égaliser les niveaux lorsque le canal de haute navigation fonctionnera.

Pont n° 9.—On a terminé la construction du pont d'acier tournant sur lequel le chemin de fer *Niagara, St. Catharines and Toronto* traversera le canal à l'endroit des portes auxiliaires au sud de Thorold, en vertu du contrat passé avec la *Hamilton Bridge Works Co., Limited.* Le chemin de fer passera prochainement par le nouveau pont.

Les diagrammes indiquant les progrès des travaux de cette section font voir qu'il a 28 pour 100 de l'entreprise de terminé et que les entrepreneurs sont environ 18 mois en arrière de la cédule qui leur permettrait de terminer l'entreprise à la date spécifiée, c'est-à-dire le 31 mars 1917.

SECTION N° 4A.

Section n° 4a.—Cette section comprenait certains petits travaux qui devaient être inclus dans l'entreprise de la section n° 4 mais qui n'ont pas pû être retardés lorsqu'on décida de différer l'adjudication de nouvelles entreprises générales.

Entrepreneurs.—MM. Maguire et Cameron de Ste-Catherines, Ont.

Tous les travaux de cette entreprise ont été terminés en 1915 et l'on a commencé à se servir des différentes constructions.

L'estimation définitive pour cette section s'est élevée à $75,284, ce qui est plus de $12,000 de moins que mon estimation originale.

SECTION N° 5.

Section n° 5.—Elle comprend tous les travaux entre Allanburg et Port Robinson, distance de 2·6 milles.

Entrepreneurs.—La *Canadian Dredging Company, Limited,* de Midland, Ont.

Travaux compris.—Creusage d'environ 5,400,000 verges cubes de terre et de 75,000 verges cubes de roche; construction d'une substructure en béton pour le pont n° 13; ouvrage en béton pour protéger les bords et divers autres travaux.

Cette section comprend la partie du canal actuel qui traverse ce qu'on appelle la " coupe profonde " entre Allanburg et Port-Robinson, partie qu'il s'agit d'élargir du côté ouest et d'approfondir aux nouvelles dimensions. La roche à creuser est dans le chenal au-dessous du niveau du canal actuel près de Allanburg.

On jette la plus grande partie du déblai sur des terres basses du côté ouest du canal en aval de Allanburg, y compris le lit de l'ancien canal. A cette fin on a construit de longues levées avec des matières sèches enlevées de la section par les excavateurs à vapeur pour enclore les terres basses. On remplit ces dépressions de terrain jusqu'au niveau du chemin de halage au moyen d'un excavateur hydraulique. Les matériaux enlevés par les excavateurs à cuiller en élargissant et en approfondissant la section sont basculés en avant de l'excavateur hydraulique qui les transporte sur ces terres. L'excédent d'eau, après la sédimentation, retourne au canal assez claire. Par ce moyen on va rendre utilisable une étendue de terre considérable qui serait hors de service sans cela.

On achève le creusage à sec sur cette section. Il ne reste qu'environ 50,000 verges cubes à enlever à l'excavateur à vapeur. La dernière saison, quatre excavateurs de 60 tonnes ont travaillé nuit et jour jusqu'en septembre. Depuis lors, trois excavateurs travaillent le jour quand le temps le permet. Au cours de l'année on a enlevé environ 900,000 verges cubes de déblai.

L'installation de dragage consiste dans trois dragueurs à cuiller, une drague à godets à mâchoires, une drague hydraulique de 20 pouces et un bateau foreur ainsi que les remorqueurs, les chalands, etc., formant les accessoires nécessaires.

Au cours de l'année, les dragues à cuiller *Monarch, Sydenham* et *Chief* et la drague à bascule *Leland* ont travaillé dans le prisme du canal. Elles ont enlevé environ 780,000 verges cubes de déblai. La plus grande partie de cette matière a été transportée au bassin de pompage (qu'on creusait dans le bord du canal au commencement de la dernière saison) et basculée devant la drague hydraulique *Primrose* qui a travaillée nuit et jour à pomper les matériaux pour les jeter dans les étangs du nord et du sud entre le canal actuel et l'ancien. On a transporté une petite partie du reste au lac Erié et l'on a jeté le restant directement des chalands dans l'étang du sud. On y avait accès par une tranchée creusée en travers du chemin de halage du canal actuel.

Le bateau foreur *Rock King* a commencé à travailler le 1er septembre 1915, faisant le forage et le pétardement de la roche du fond du prisme du canal près de Allanburg. Il a continué jusqu'au 24 décembre alors qu'on a interrompu les travaux pour l'hiver. Le travail a recommencé cette année le 1er mai. On a foré et pétardé environ 27,000 verges cubes. Là-dessus, environ 14,000 verges cubes ont été enlevées pendant la saison de 1915 par la drague à cuiller *Monarch*. On a jeté cela dans le lac Erié et dans l'étang près de l'écluse 19 du canal actuel sur l'emplacement du barrage à la tête des écluses 6 dans la section 3. On a trouvé que la roche était très réfractaire et qu'elle se travaillait très mal au point de vue des entrepreneurs.

Afin de réduire la longueur du tuyau de décharge qui, partant de la drague hydraulique *Primrose* devait aller remplir l'étang du nord, on a creusé un nouveau bassin de pompage à environ trois quarts de mille au nord du vieux bassin. C'est là que la drague travaille actuellement.

On a commencé en août 1915 l'ouvrage de béton devant protéger les bords du côté ouest du canal à Port-Robinson, et l'on en a fait 2,300 pieds linéaires. On a aussi construit un débarcadaire et un escalier immédiatement au nord du pont 13 à Port-Robinson. On a élargi le canal à cet endroit et l'ouvrage tel que terminé a très bonne apparence.

Afin d'empêcher les éboulis de matière molle on a enfoncé une rangée de pilotis le long de la berme du côté ouest entre la station 742 et la station 772, de la manière décrite à la section 2.

On a arrangé et gazonné les pentes creusées au cours de l'année, quand le temps le permettait.

Pont n° 13.—Cette construction ayant un tablier libre de 200 pieds remplacera le pont de grand chemin actuel à Port-Robinson. La substructure comprendra deux culées principales à ailes et une petite culée d'approche sur le bord, du côté ouest. On a commencé en juillet 1915 les travaux de fondation de la culée ouest. On a creusé la tranchée à une profondeur de 12 pieds, après quoi l'on a enfoncé des planches à triple recouvrement autour de l'emplacement pour former un batardeau afin de retenir l'argile et l'eau. Avant de creuser plus loin, on a enfoncé des pilotis de support (il en faut 411 pour cette culée) à l'intérieur du batardeau, dans l'argile bleue, le sable et la glaise dure. On s'est servi d'un long tablier et l'on a enfoncé les têtes de pilotis jusqu'au niveau voulu. On a terminé l'enfoncement des pilotis au commencement de la présente saison et l'on procède maintenant au creusage de la tranchée. Il ne s'est pas encore fait de travaux à la culée est.

Le 2 juin 1915, un incendie d'origine inconnue mais probablement dû aux cendres d'une locomotive, a détruit, sauf les murs extérieurs, la bâtisse qui servait de bureau au personnel de direction de cette section. On a sauvé tous les dossiers et la plus grande partie de ce qu'il y avait en dedans. On a reconstruit l'édifice pendant l'été et l'on en a pris possession en octobre.

CHEMIN DE FER DE CONSTRUCTION.

Les diagrammes indiquant les progrès des travaux font voir que jusqu'ici il y a 52 pour 100 de l'entreprise de terminé.

Chemin de fer de construction.—C'est une voie double parallèle au canal qui va du lac Ontario à l'extrémité inférieure de la section 3 (distance d'environ 7½ milles) construite par le ministère, pourvue de systèmes de sûreté et d'expédition téléphonique, servant au transport du déblai des sections 1, 2 et 3 aux levées du port, sur le lac, et au transport de la pierre concassée et des cailloux pour la fabrication du béton allant de la section 3 aux sections 1 et 2.

Le chemin de fer est en exploitation continuelle depuis un an et pendant la saison des travaux la grande quantité de trafic qui s'y est faite lui a fait donner son maximum. Pendant l'exercice mentionné dans ce rapport, 1,700,000 verges cubes de matériaux d'excavation ont été transportées sur le chemin de fer aux levées du port, 270,000 tonnes de pierre à béton ont été transportées aux sections 1 et 2 ainsi qu'une quantité considérable de matériaux qui ont été déposés comme remplage en arrière des murs de l'écluse et de l'entrée et d'autres chargements divers. Pour donner un exemple du trafic qui s'est fait sur le chemin de fer pendant la saison active, 5,917 trains, comprenant les wagons chargés et les vides qu'on retournait, ont circulé dans le mois de juillet 1915, ce qui fait une moyenne de 228 trains par jour ou un train tous les six minutes, jour et nuit. Il a circulé jusqu'à 360 trains sur cette ligne en 24 heures.

On maintenait une équipe de cantonniers en activité pour entretenir la voie et le terrassement dans un bon état d'efficacité; et pendant l'année il s'est fait des progrès satisfaisants dans l'exploitation du chemin de fer. Bien que le trafic fut considérable, il n'y a pas eu d'accidents, sauf quelques-uns de très peu d'importance et qui n'ont entraîné aucun résultat sérieux.

Sable.—Comme je l'ai déclaré dans mon rapport de l'an dernier, le problème d'obtenir un sable de première qualité a été excessivement difficile à résoudre. La nature variable du sable qu'on obtenait des sablières de Saint-David nous a causé des troubles sans fin à nous-mêmes et aux entrepreneurs.

Il était rumeur qu'il y avait des dépôts de sable dans le lac Ontario, près de l'embouchure de la rivière Niagara, mais les entrepreneurs avaient déjà fait enquête sur

tant de prétendus dépôts de sable du lac qu'ils n'ont pas jugé à propos d'essayer encore une fois. Comme le problème du sable était très sérieux alors, et comme les entrepreneurs prétendaient qu'il n'y avait réellement pas de bon sable de disponible en dehors des sablières qu'ils possédaient, j'ai décidé que s'il y avait quelque chance de trouver du sable dans le lac on devait faire tous les efforts voulus pour en localiser les dépôts. J'ai donc loué une petite pompe à sable et un remorqueur pourvu d'un petit jet d'eau et j'ai fait faire des recherches complètes à l'embouchure de la Niagara avec cet agréable résultat qu'on a trouvé un énorme dépôt de sable. On a suffisamment fait l'épreuve de ce dépôt pour savoir qu'il y avait au moins assez de sable de bonne qualité pour répondre à tous les besoins du canal de haute navigation.

On a trouvé qu'une quantité considérable de sable était trop fin pour les travaux de béton, mais il y avait aussi une très grande quantité de gros sable. Tous les renseignements obtenus ont été transmis aux entrepreneurs et ils ont immédiatement loué un outillage pour faire enquête sur ce dépôt de sable. Ils se sont rendu compte de la quantité et de la nature de ce sable. Ils ont alors passé un contrat avec la "Cie Générale d'Entreprises Publiques" et cette compagnie, depuis mai 1916, a fourni le sable de cette localité et l'a livré dans un vaste réservoir construit sur la levée du havre à Port-Weller. De temps à autre, au début, certaines parties des charges de chalands étaient de sable plutôt fin, mais la qualité s'est vite améliorée et à l'heure actuelle on livre un magnifique sable propre et gros, et le problème du sable est considéré comme réglé. O ne devra plus en être ennuyé d'ici la fin des travaux.

Tuyau d'approvisionnement d'eau.—La section de 300 pieds de tuyau de béton armé de 48 pouces de diamètre construite comme expérience et mentionnée dans mon dernier rapport annuel, a été faite à Port-Colborne et on en a fait certains essais. Mais comme les eaux de la rivière Welland ne peuvent pas être détournées vers le canal avant que la section 7 et les autres sections du niveau des sommets soient en bonne voie de parachèvement, et comme les entreprises de ces sections n'ont pas encore été adjugées, et étant donné la rareté de la main d'œuvre et le coût élevé des matériaux, il sera dans l'intérêt du ministère de permettre que la construction d'un tuyau soit différée jusqu'à ce que les principales entreprises du niveau des sommets soient adjugées.

Entreprises diverses.—Les seules entreprises de quelqu'importance adjugées au cours de l'année ont été les suivantes:—

25 septembre 1915.—W. E. Dillon & Co., Toronto, fourniture et livraison de 400 sections de registres de métal pour joints glissants.

23 février 1916.—Standard Clay Products Ltd., St. Jean, P.Q., fourniture et livraison de 56,400 pieds de tuyau d'argile vitrifiée pour les installations électriques des chambres d'écluses.

15 mai 1916.—Peck Rolling Mills, Ltd., Montréal, fourniture et livraison de 3,679 boulons d'ancrage en acier (550,135 livres) pour le radier de l'écluse 1.

Toutes ces entreprises ont été terminées d'une manière satisfaisante.

Personnel.—Voici la liste complète des membres du personnel qui ont obtenu leurs congé pour faire du service militaire au delà des mers.

R. C. Morgan	Préposé au transit,	Bureau chef.
H. M. Campbell	Dessinateur	"
G. M. Hamilton	"	"
A. W. L. Butler	Sous-ingénieur	"
J. W. Perkins	Dessinateur	"
Roy G. Sneath	"	"
D. Lauder	Chauffeur	"
J. B. McAndrew	Porteur d'instruments	"
J. F. Pringle	Sous-ingénieur	"
O. W. Ross	Préposé au transit	"
A. G. Riddell	Ingénieur mécanique	"
W. Kiddell	Jalonneur, groupe d'arpenteurs.	

C. J. Swift..	Porteur d'instruments,	Section n° 1.
W. W. Wallace..	Niveleur	"
E. O. Holt..	Porteur de perche	"
F. Ellis..	Porteur de hache	"
St. B. Sladen..	Porteur d'instruments	"
H. Wallace..	Inspecteur	"
E. R. Bradley..	Porteur de perche	"
C. W. Tilbrook..	Inspecteur	"
H. S. Clark..	Porteur d'instruments,	Section n° 2.
S. Dicks..	Porteur de perche	"
J. Richards..	"	"
M. J. Gordon..	Niveleur	"
F. N. Waite..	Porteur de perche	"
R. A. Bradley..	"	"
E. P. Muntz..	Sous-ingénieur	"
J. C. Ball..	"	Section n° 3.
D. Clark..	Surveillant des heures	"
R. Raynor..	"	"
D. C. Spears..	Porteur de perche	"
R. E. Smythe..	Porteur d'instruments	"
S. F. Speck..	Inspecteur	"
M. B. McLean..	Porteur d'instruments	"
H. Barrett..	Porteur de hache	"
L. Battle..	Sténographe	"
J. F. Rees..	Porteur de chaîne	"
I. H. Dawson..	Sous-ingénieur,	Section n° 5.
L. B. Adams..	Préposé au transit,	Section n° 9.
T. E. Jones..	Télégraphiste, chemin de fer Con.	
E. C. Harris.. .. .. (Tué en Angleterre pendant un raid de zeppelin.)	"	"
Philip Brett.. .. .. (Invalide chez lui.)	Télégraphiste, ch. de fer de Con.	

En outre de ceux qui précèdent, huit membres qui n'avaient pas droit à un congé ont démissionné et se sont joints aux forces d'outre-mer.

D'autres ont démissionné pour trouver des emplois plus avantageux, de sorte que, les membres du personnel qui restent, même avec l'aide des nouveaux employés acceptés depuis le commencement de la guerre, trouvent très difficile de marcher de front avec le progrès qui se fait dans ces travaux.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. WELLER,

Ingénieur en chef.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT, CANAL WELLAND.

SAINTE-CATHERINE, 30 juin 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur l'entretien et l'exploitation du canal Welland et ses canaux subsidiaires durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1916.

SAISON DE NAVIGATION.

Le canal a été ouvert à la navigation le 15 avril, et fermé à la navigation d'entier parcours le 15 décembre 1915. On s'est arrangé toutefois pour permettre le passage du vapeur *Hamiltonian* les 17 et 18 décembre. Le canal entre Port-Colborne et Welland est resté ouvert jusqu'au 22 décembre; et entre Allanburgh et l'écluse n° 19 jusqu'au 1er janvier 1916.

ACCIDENTS.

Aucun accident grave ne s'est produit.

Le 22 novembre le vapeur *H. G. Dalton*, qui descendait, a souffert quelques légères avaries, frappant une roche qu'avait fait monter à la surface la drague employée à la section 5 du canal Welland; ceci est arrivé à une petite distance au sud du pont d'Allanburgh.

Le pont n° 11, transportant la division Welland du Grand-Tronc par voie du canal, une petite distance au sud de Thorold, a souffert de légères avaries par suite de ce qu'un wagon a déraillé. Les réparations ont été faites par la compagnie du chemin de fer à ses frais.

ÉBOULEMENTS.

Le restant de l'éboulement qui s'est produit le 4 décembre 1914 sur la rive ouest du niveau du sommet, environ un demi-mille au nord du pont de la ligne des tramways aériens, a été enlevé, peu après l'ouverture de la saison de navigation, par la *Canadian Dredging Co.*, à la suite d'un contrat conclu avec eux.

AMÉLIORATIONS—NOUVEAU CANAL.

A l'ouverture de la saison de navigation 1916, on avait installé le mécanisme de sûreté Gowan, pour les vannes d'écluse, sur les écluses n°s 5, 7, 9, 10, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24.

Durant l'été un trottoir à consoles, large de 6 pieds, a été posé sur le pont de la rue Niagara, dans la cité de Sainte-Catherine.

AMÉLIORATIONS—ANCIEN CANAL.

Le pont tournant en acier, connu sous le nom de pont *Marlatt*, sur le vieux canal, n'étant plus utile à cet endroit, vu le progrès des travaux sur le canal de haute navigation, il a été déplacé sur des chalands, jusqu'à un nouvel endroit, rue Lyndon, Thorold, où on l'a placé sur des piliers en béton bâtis pour lui servir de supports. Une travée fixe, en béton armé, fut construite à chaque approche. Comme le pavé en béton armé destiné au pont d'acier n'est pas encore terminé, le pont n'a pas encore été ouvert à la circulation.

PORT-COLBORNE.

En 1915 l'élévateur à grain, de l'Etat, pour la première fois depuis sa construction en 1908, a accusé une diminution dans ses activités, à cause du tonnage très limité du canal et du petit nombre des transatlantiques à marchandises qui quittaient Montréal, restrictions provenant des conditions de guerre; on a reçu 28,733,822 boisseaux de grain, contre 38,604,140 boisseaux en 1914 et 21,441,826 boisseaux en 1913.

Les recettes nettes ont été de $73,093.14, contre $103,822.49 l'année précédente, et $53,047.06 en 1913.

Au cours de l'année on a parachevé l'allonge de l'élévateur, ce qui élève sa capacité totale d'emmagasinement à deux millions de boisseaux.

RÉPARATIONS—NOUVEAU CANAL.

On a fait comme de coutume les réparations ordinaires aux structures du nouveau canal. Le plancher du pont public qui traversait la rue Ontario, donnant accès au déversoir de l'écluse n° 3, a été remplacé par un pavé en béton soutenu par des poutres d'acier en forme d'" I ". Le radeau qui reliait la baie à Port-Dalhousie avec la traverse en aval du déversoir de l'écluse n° 1 a été remplacé par un pont pour piétons, en bois, à structure simple, sur gonds. La superstructure du pont de bois appuyé par des poutres courbées prolongeant le chemin public au-dessus de la voie conduisant au déversoir de l'écluse n° 1 a été renouvelée en bois. Les butées en pierre du pont qui traverse à la tête de l'écluse n° 8, étant devenues peu sûres à cause de la détérioration, on les a remplacées, partiellement en béton et partiellement en maçonnerie; la jetée centrale, prête à tomber, elle aussi, a été enlevée, et les deux travées fixes ont été remplacées par un radeau qui servira bien pour la circulation des piétons. Les ponts à piétons sur les déversoirs des écluses n°s 13, 14, 17 et 22 et le pont de trafic à l'écluse n° 15 tous détériorés et peu sûrs ont été remplacés par des ponts en béton armé, durant cette année. L'écluse n° 20 a été mise à sec au mois de mars 1916, et l'on a réparé en béton les fondations des descentes supérieures et inférieures, qui s'étaient détériorées. On a fait sortir l'eau de l'écluse n° 21 également pour y réparer une partie de la fondation de la descente inférieure où s'était produit une fuite d'eau assez considérable.

RÉPARATIONS—VIEUX CANAL.

On a retiré l'eau du vieux canal du 6 juin au 16 juin inclusivement et on a fait des réparations aux structures qui se trouvent d'ordinaire sous l'eau. Les propriétaires de moulins ont profité de cette inactivité du canal pour faire les réparations nécessaires à leurs installations. Au cours de l'année nous avons fait les réparations d'habitude aux travaux du vieux canal. Les ponts à piétons sur les déversoirs des écluses n°s 8, 9, 10 et 11, qui étaient dangereux, ont été remplacés par des ponts en béton armé.

On a terminé le travail commencé l'année précédente pour remplacer par un pont en béton armé à travée fixe le pont public tournant sur l'écluse n° 24, vieux canal, à Thorold.

Un pont à piétons, en béton armé, fut construit sur le bief à Ste-Catherine près de l'écluse n° 4, pour remplacer un pont en bois pourri et en mauvais état.

Le canal de déversement, en bois, qui relie les biefs n°s 2 et 3, près de l'usine de la *Canada Haircloth Co.*, qui était dans un mouvais état a été renouvelé.

La cité de Ste-Catherine a parachevé le pont à niveau élevé de la rue Saint-Paul, sur le vieux canal. C'est une structure en acier, avec neuf travées supportées par des piliers droits en béton.

ALIMENTATEURS DU CANAL WELLAND.

L'inondation dans la rivière Grand ce printemps (1916) a causé beaucoup de dégâts à l'installation du département à Dunnville. Le plus grand dommage fut causé par la glace, qui était très lourde. L'eau n'a pas atteint la même hauteur qu'en 1912 et 1913. Deux sections ou trois travées du pont public sur le creek du Soufre, et deux sections, quatre travées, du grand pont ou barrage ont été emportées, ce qui a interrompu complètement la circulation des véhicules. Plusieurs vannes de la digue ainsi que certains madriers d'endiguage appartenant aux déversoirs ont été emportées également. Les autres sections et les caissons de la fondation ont aussi souffert des avaries considérables. Quelque 550 pieds linéaires d'une nouvelle rampe de béton armé, en forme d'" L ", qui longe le remblai ont souffert beaucoup de dégâts. Une plate-forme en béton armé a été construite sur le côté nord de l'écluse Dunnville, reliant les descentes est et ouest, en remplacement d'une vieille plate-forme en bois bien pourrie et dangereuse.

Le pont public à bascule (en bois) qui traverse le canal d'alimentation à Stromness, en allant vers l'est, a été remplacé par le pont tournant (tablier en câbles de fer) qui anciennement traversait le vieux canal immédiatement en aval de l'écluse Allanburgh (écluse 26), rendu disponible par le progrès dans les travaux du canal de fort tirant Welland; le pilier central et les contre-forts en bois, qui étaient pourris, ont été renouvelés en béton.

Le déversoir de rejet qui est relié au canal d'alimentation, et qui était miné par une fuite d'eau au-dessous de l'aile, a été réparé; pour ce faire il a fallu retirer l'eau de l'alimentateur pendant plusieurs semaines. Le grand trou causé par l'érosion a été couvert en béton, ainsi que les plate-formes. On a renouvelé en bois le pont qui traverse ce déversoir; les manivelles en bois pour les soupapes ont été remplacées par des poutres en béton armé et l'on a installé un nouveau treuil pour les soupapes.

REMARQUES GÉNÉRALES.

L'eau dans le lac Ontario au cours de la saison de navigation 1915, a maintenu un niveau en moyenne 1·03 pied plus bas qu'en 1914; dans le lac Erié le niveau moyen était de quelque 0·48 pied plus bas.

A cause de la guerre, les militaires ont continué à monter la garde sur les parties vulnérables du canal à son état actuel.

Les employés mis à la retraite, dont les noms suivent, sont morts durant l'année: George Thompson, Bart O'Leary, T. L. M. Tipton, Michael Corcoran, Frederick Lay, Alexander Hannah, Terrance Johnson, Charles H. Collier.

J'inclus un état des encaissements à même les amendes et les dégâts causés à la propriété du canal par les différents vaisseaux, etc., ainsi qu'un tableau indiquant les profondeurs maximum et minimum de l'eau sur les buscs des écluses à Port-Dalhousie et Port-Colborne, pour chaque mois de l'année.

Le tout respectueusement soumis,

L. D. HARA,

Ingénieur-surintendant intérimaire.

CANAL WELLAND.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1915	pds	pcs	pds	pcs		pds	pcs	pds	pcs
Avril	15	2	15	1	Octobre	15	6	15	0
Mai	15	3	15	1	Novembre	15	0	13	11
Juin	15	3	15	1	Décembre	14	9	14	5
Juillet	15	3	15	1	1916				
Août	15	8	15	4	Janvier	15	5	14	
Septembre	15	7	15	4	Février	15	5	15	37
					Mars	15	8	15	4

CANAL WELLAND.

TABLEAU indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 26, nouveau canal Welland, Port-Colborne, pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1915	pds	pcs	pds	pcs		pds	pcs	pds	pcs
Avril	13	10	12	8	Octobre	14	10	13	6
Mai	14	8	12	11	Novembre	16	7	12	11
Juin	14	7	13	2	Décembre	14	10	10	3
Juillet	15	2	13	0	1916				
Août	15	0	13	4	Janvier	15	9	12	6
Septembre	16	5	13	3	Février	15	2	12	10
					Mars	14	4	12	1

RELEVÉ des dommages au canal Welland durant l'exercice expiré le 31 mars 1916 et des sommes payées à raison de ces dommages.

Date du dommage ou amende.	Nom du bateau.	Montant du dommage ou amende.	Montant payé.	Date du paiement.	Où payé.
1890		$ c.	$ c.	1915	
7 sept.....	Str. "T. D. Stimson"...............	4,509 55	1,000 00	8 juillet.	Pt. Dalhousie.
	....	....	1,000 00	11 "	"
	....	....	500 00	12 "	"
	....	....	250 00	25 "	"
	....	....	250 00	3 sept...	"
	....	....	250 00	15 "	"
	....	....	250 00	6 oct...	"
	....	....	250 00	18 nov...	"
				1916	
	....	....	250 00	10 janv..	"
	....	....	259 55	18 "	"
	....	....	250 00	7 mars..	"
1914				1915	
23 juillet....	Drague "C. M. Hall"...............	8 68	8 68	13 mai...	"
27 "	Str. "Sarnor".........................	2,180 98	2,001 11	31 août..	Ministère.
11 août.....	" "J. W. Nicholas"...............	27 91	27 91	13 mai...	Pt. Dalhousie.
25 "	" "J. B. Ketcham 2nd"...........	12 16	12 16	1 juin..	"
4 oct......	" "Rock Ferry"...................	14 07	14 07	23 "	"
1915					
19 avril....	" "Wahcondah"...................	8 75	8 75	1 "	"
28 "	" "Keywest"......................	17 86	17 86	10 "	"
29 "	" "Calgarian"......................	8 60	8 60	7 sept...	"
5 mai......	" "Saskatoon" (fine)..............	10 00	10 00	14 juin...	"
25 "	" "Natironco"......................	28 25	28 25	30 déc...	"
28 "	" "Byron Whitaker"...............	20 89	20 89	17 sept...	"
30 "	" "John Sharpless"................	147 91	147 91	30 oct...	"
2 juin......	" "Ogdensburg"......................	18 20	18 20	27 déc...	"
14 "	" "Rochester".......................	14 54	14 54	16 sept...	"
15 "	" "E. L. Fisher"...................	19 30	19 30	13 "	"
8 juillet....	Barge "Hamilton".....................	21 73	21 73	4 oct...	"
15 "	Confederation Const. Co............	13 25	13 25	6 nov...	"
2 août.....	Str. "H. G. Dalton"...................	13 87	13 87	10 sept...	"
6 "	" "Keybell"........................	21 35	21 35	29 oct...	"
17 nov......	" "Veronica".......................	25 75	25 75	11 déc...	"
				1916	
19 "	" "Keywest".........................	11 17	11 17	4 fév...	"

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
SAULT-SAINTE-MARIE, ONTARIO, 6 avril 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport au sujet du canal du Sault-Sainte-Marie pour l'exercice expiré le 31 mars 1916.

Le canal a été ouvert le 13 avril et fermé le 16 décembre, les navires ayant pu ainsi circuler pendant 248 jours.

Le trafic qui a passé dans la rivière Sainte-Marie au cours de 1915 a été bien plus considérable que l'année précédente mais ne l'a pas été autant qu'en 1913. Le trafic de marchandises dans les canaux canadien et américain pendant la saison a atteint 71,290,304 tonnes, soit une augmentation de 29 pour 100; les passagers ont été au nombre de 50,336, soit une diminution de 16 pour 100, et le tonnage enregistré accuse 56,399,147 tonnes,—une augmentation de 34 pour 100.

Le tonnage enregistré canadien passant dans les deux canaux a été de 4,326,402 tonnes, une augmentation de 1 pour 100, et les marchandises transportées dans des navires canadiens n'ont été que de 14,202,752 tonnes, soit une diminution de 14 pour 100.

Les marchandises passant dans le canal canadien ont atteint 7,738,119 tonnes, soit une diminution de 72 pour 100; le nombre des passagers a été de 24,730, une diminution de 19 pour 100.

La baisse considérable du trafic dans le canal canadien a été causée par la mise en exploitation de la nouvelle " troisième écluse " du canal américain.

Avant l'ouverture de cette nouvelle écluse le canal canadien avait un avantage de 6 pouces de tirant d'eau sur le canal américain et servait de point au système de navigation pour régler le chargement des vaisseaux. Depuis l'ouverture de la nouvelle écluse le canal canadien a perdu son avantage en tirant d'eau et le point qui règle la charge de tirant d'eau des navires est situé quelque part dans la rivière Saint-Clair.

ACCIDENTS ET DOMMAGES.

Le vapeur *Glenfinnan* de la *Great Lakes Transportation Company,* de Midland, Ont., après avoir quitté son quai dans la direction amont, à 9 heures 40 du soir, le 29 avril 1915, s'est échoué du côté nord de la batture Vidal à environ cent pieds du chenal. L'accident a été causé par le fait que les feux de position étaient éteints et que certaines bouées à gaz n'étaient pas en place. Le *Glenfinnan* a été renfloué à 6 heures 30 du soir, le 1er mai, après qu'on lui eut enlevé 700 tonnes de marchandises en paquets. Le navire faisait eau dans le réservoir d'avant et dans son réservoir bâbord d'avant mais il a pu continuer sa route.

Le vapeur *Jupiter,* de la *Interlake Steamship Company,* de Cleveland, Ohio, est entré dans le canal dans la direction aval le 2 novembre, à 4 heures 30 du soir, alors qu'un vent violent soufflait du sud-ouest. Le vent et la force du courant se brisant à la culée nord-ouest ont poussé le navire vers cette culée qu'il a frappée sur le côté bâbord, à environ 75 pieds de son étrave. Une plaque d'acier a été endommagée et l'arrière du navire a dévié, ce qui l'a fait s'échouer en ligne droite avec le côté nord de la jetée. Deux remorqueurs l'ont retiré de là sans difficulté et il a continué sa route. La jetée n'a pas été endommagée.

AMÉLIORATIONS.

Les travaux de renouvellement du sommet de la jetée sud, en bas, travaux qui ont été commencés en 1914, ont été continués et on a renouvelé 300 pieds de long en enlevant les pilotis en dessous du niveau de l'eau et en les remplaçant par des murs en béton et un remplissage de pierre concassée.

Le travail ordinaire du printemps pour préparer la saison de navigation en réparant les machines, en peignant les portes d'écluses, etc., a été exécuté ainsi que le nettoyage des écluses à la clôture de la navigation.

Les pontons le long du côté nord du canal ont été réparés et sept nouveaux pontons de 6 pieds par 100 pieds ont été construits.

Les rapports ordinaires sont envoyés ci-inclus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. W. Le B. ROSS,

Ingénieur-surintendant.

CANAL SAULT-SAINTE-MARIE—Etat comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895.

—	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1895		1896		1897	
Période de navigation	9 sept.	....	7 mai	....	27 avril	....
	6 déc.	....	10 déc.	....	14 déc.	....
Tonnage enregistré au Canada	125,240	....	586,571	461,331	398,343	−188,228
" " aux Etats-Unis	623,131	....	3,810,794	3,187,663	3,406,018	−404,776
Total, tonnage	748,371	....	4,397,365	3,648,994	3,804,361	−593,004
Eclusage	698	....	3,042	2,344	2,976	−66
Passage de vaisseaux	1,193	....	5,189	3,996	4,376	−813
Heure de passage	212 h. 27 m.	....	984 h. 22 m.	771 h. 55 m.	684 h. 11 m.	−300 h. 11 m.
Mayenne du temps en écluse	18·26	....	18·42	....	13·79	....
	1898		1899		1900	
Période de navigation	11 avril	....	26 avril	....	23 avril	....
	9 déc.	....	20 déc.	....	16 déc.	....
Tonnage enregistré au Canada	403,331	4,988	561,759	158,428	579,528	17,769
" " aux Etats-Unis	2,354,606	−1,051,412	2,388,441	33,835	1,616,139	−772,302
Tonnage, total	2,757,937	−1,046,424	2,950,200	192,263	2,195,667	−754,533
Eclusage	2,520	−456	2,610	90	2,205	−405
Passage de vaisseaux	3,712	−664	3,820	108	3,163	−657
Heure de passage	609 h. 30 m.	−74 h. 41 m.	643 h. 16 m.	33 h. 46 m.	541 h. 24 m.	−101 h. 52 m.
Moyenne du temps en écluse	14·51	....	14·78	....	14·73	....
	1901	....	1902	....	1903	....
Période de navigation	20 avril	....	1er avril.	....	2 avril	....
	21 déc.	....	20 déc.	....	13 déc.	....
Tonnage enregistré au Canada	776,331	196,803	1,366,087	589,756	1,616,385	250,298
" " aux Etats-Unis	1,672,631	56,492	3,238,069	1,565,438	3,145,020	−93,049
Tonnage, total	2,448,962	253,295	4,604,156	2,155,194	4,761,405	157,249
Eclusage	2,906	701	3,418	512	3,242	−176
Passage de vaisseaux	4,243	1,080	5,169	926	4,418	−751
Heure de passage	724 h. 38 m.	183 h. 14 m.	925 h. 57 min.	201 h. 19 m.	883 h. 10 min.	−42 h. 47 m.
Moyenne du temps en écluse	14·96	....	16·25	....	16·34	....

	1904		1905		1906	
Période de navigation	30 avril	....	10 avril	....	14 avril	....
	26 déc.	....	20 déc.	....	22 déc.	....
Tonnage enregistré au Canada	1,557,335	−59,050	1,799,336	242,001	1,959,186	159,850
" " aux Etats-Unis	2,673,090	−471,930	3,739,224	1,066,134	4,399,990	660,766
Tonnage, total	4,230,425	−530,980	5,538,560	1,308,135	6,359,176	820,616
Eclusage	3,012	−230	4,031	1,019	4,152	121
Passage de vaisseaux	4,092	−326	5,853	1,761	5,912	60
Heure de passage	811 h. 28 m.	−71 h. 42 m.	1,060 h. 10 m.	249 h. 10 m.	1,131 h. 23 m.	70 h. 24 m.
Moyenne du temps en écluse	16·16	....	15·79	....	16·35	....
	1907		1908		1909	
Période de navigation	22 avril	....	21 avril	....	21 avril	....
	15 déc.	....	15 déc.	....	16 déc.	....
Tonnage enregistré au Canada	2,288,349	329,163	2,556,552	268,203	2,912,586	356,034
" " aux Etats-Unis	9,961,977	5,561,987	7,038,389	−2,923,588	14,899,562	7,861,173
Tonnage, total	12,250,326	5,891,150	9,594,941	−2,655,385	17,812,148	8,217,207
Eclusage	4,596	440	3,667	−929	5,046	1,379
Passage de vaisseaux	6,153	240	5,344	−809	6,420	1,076
Heure de passage	1,362 h. 08 m.	230 h. 45 m.	1,258 h. 35 m.	−103 h. 23 m.	1,853 h. 45 m.	595 h. 10 m.
Moyenne du temps en écluse	17·78	....	20·59	....	17·31	....
	1910		1911		1912	
Période de navigation	12 avril	....	22 avril	....	24 avril	....
	15 déc.	....	13 déc.	....	19 déc.	....
Tonnage enregistré au Canada	3,122,068	209,482	3,089,863	−32,205	3,273,614	183,751
" " aux Etats-Unis	20,227,083	5,327,521	16,242,103	−3,984,980	22,516,040	6,273,937
Tonnage, total	23,349,151	5,537,003	19,331,966	−4,017,185	25,789,654	6,457,688
Eclusage	6,110	1,064	5,229	−881	6,200	971
Passage de vaisseaux	8,285	1,865	6,802	−1,483	7,866	1,064
Heure de passage	2,327 h. 40 m.	473 h. 55 m.	1,704 h. 25 m.	−623 h. 15 m.	1,811 h. 45 m.	107 h. 20 m.
Moyenne du temps en écluse	22·86	....	19·55	....	17·53	....
	1913		1914		1915	
Période de navigation	13 avril	....	20 avril	....	13 avril	....
	14 déc.	....	14 déc.	....	16 déé.	....
Tonnage enregistré au Canada	3,746,369	472,755	3,471,713	−274,656	3,033,569	−438,144
" " aux Etats-Unis	22,180,727	−335,313	13,824,250	−8,356,477	5,446,731	−8,377,519
Tonnage, total	25,927,096	137,442	17,295,963	−8,631,133	8,480,300	−8,815,663
Eclusage	6,266	66	4,712	−1,554	3,496	−1,216
Passage de vaisseaux	8,197	331	6,078	−2,119	4,374	−1,704
Heure de passage	2,145 h. 50 m.	334 h. 05 m.	1,654 h. 30 m.	−491 h. 20 m.	984 h. 05 m.	−670 h. 25 m.
Moyenne du temps en écluse	20·54	....	21·07	....	16·88	....

RAPPORT touchant la somme de trafic dans les canaux canadien et américain au Sault-Sainte-Marie.

Année.	Nombre de vaisseaux en passage.	Tonnage des vaisseaux enregistré.	Tonnage des marchandises.	Coût de transport par tonne, par mille.	Estimation des marchandises transportées.	Pourcentage des marchandises transportées par des vaisseaux canadiens.	Nombre de voyageurs.
1855	193	106,296	14,503	....	....	....	8,295
1860	916	403,657	153,721	....	....	....	9,230
1865	997	409,062	181,638	....	....	....	19,777
1870	1,828	690,826	539,883	....	....	....	17,153
1875	2,033	1,259,534	833,465	....	....	....	19,685
1880	3,503	1,734,890	1,321,906	....	....	....	25,766
1885	5,380	3,035,937	3,256,628	....	....	....	36,147
1890	10,557	8,454,435	9,041,213	1·3	102,214,948	3·5	24,856
1891	10,191	8,400,685	8,886,759	1·35	128,178,208	4·0	26,190
1892	12,580	10,647,203	11,214,333	1·31	135,117,267	3·8	25,896
1893	12,008	8,949,754	10,796,572	1·1	145,436,957	4·1	18,869
1894	14,491	13,110,366	13,195,860	0·99	143,114,502	3·5	27,236
1895	17,956	16,806,781	15,062,580	1·14	159,575,129	3·75	31,656
1896	18,615	17,249,418	16,239,061	0·99	195,146,842	3·0	37,066
1897	17,171	17,619,923	18,982,755	0·83	218,235,927	3·0	40,213
1898	17,761	18,622,764	21,234,634	0·79	233,069,740	2·2	43,426
1899	20,255	21,958,347	25,255,810	1·05	281,364,750	3·1	49,082
1900	19,452	22,315,834	25,643,073	1·18	267,041,959	3·0	58,555
1901	20,041	24,626,976	28,403,065	0·99	289,906,865	4·0	59,663
1902	26,659	31,955,582	35,961,146	0·89	358,306,300	4·0	59,377
1903	18,596	27,736,444	34,674,437	0·92	349,405,014	6·0	55,175
1904	16,120	24,364,138	31,546,106	0·81	334,502,686	6·0	37,695
1905	21,679	36,617,699	44,270,680	0·85	416,965,484	5·0	54,204
1906	22,155	41,098,324	51,751,080	0·84	537,463,454	5·0	63,033
1907	20,437	44,087,974	58,217,214	0·80	569,830,188	5·0	62,758
1908	15,181	31,091,730	41,390,557	0·69	470,141,318	7·0	53,287
1909	19,204	46,751,717	57,895,149	0·78	626,104,173	6·0	59,948
1910	20,899	49,856,123	62,363,218	0·74	654,010,844	6·0	66,933
1911	18,673	41,653,488	53,477,216	0·67	595,019,844	6·0	79,951
1912	22,778	56,736,807	72,472,676	0·67	791,357,837	6·0	66,877
1913	23,795	57,989,715	79,718,344	0·68	865,957,838	6·0	77,194
1914	18,717	41,986,339	55,369,934	0·60	634,800,268	9·0	59,418
1915	21,233	56,399,147	71,290,304	0·71	882,263,141	6·0	50,336

TERMINUS DE LA TRAVERSE DES WAGONS.

CAP TORMENTINE, N.-B., 18 mai 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur la construction des termini de la traverse des wagons sur le détroit de Northumberland, au cap Tormentine, N.-B., et à la pointe de Carleton, Ile-du-Prince-Edouard.

TERMINUS DU CAP TORMENTINE.

Un contrat a été passé avec M. A. T. Mackie, le 28 avril 1913 et la date de son achèvement étendue jusqu'au 31 août 1916. L'entrepreneur a eu des difficultés à se procurer la catégorie d'ouvriers nécessaires à ce genre de travail et à faire des progrès alors que le travail n'avançait pas mais l'installation de dragues n'a pas pu donner l'avancement suffisant.

Le contrat comprend la construction de caissons pour le débarcadère et l'élargissement de l'ancienne jetée pour servir d'approche au débarcadère des traversiers, une digue en blocaille protégeant la jetée contre les tempêtes de l'est et du sud et la substructure de jetées en béton et de culées pour le pont de transfert.

Caissons.—Tous les caissons pour le débarcadère et l'élargissement de l'ancienne jetée ont été construits au niveau du pont, ce qui laisse 230 pieds de muraille, une partie du pontage et 2,000 tonnes de remplissage à faire pour compléter ce travail et que l'on estime à un mois de travaux.

Digue en blocaille.—La partie centrale de cette digue a été placée sur toute sa longueur et une protection temporaire en grosse blocaille a été placée sur les pentes. L'entrepreneur a fourni une grue mobile destinée à ce genre de travail et la pose de la corniche et de la blocaille sera activement poussée vers son achèvement rapide. La pierre pour cette digue vient des carrières de moellons de Sackville, dans la ville de Sackville, à 36 milles du terminus. Au commencement, le transport de la pierre par chemin de fer était loin d'être satisfaisant mais la situation a été améliorée.

Dragage du bassin de virage et ses approches. —L'an dernier, les travaux exécutés d'après ce contrat se sont limités au bassin de virage et une superficie représentant 43 pour 100 de la superficie totale a été draguée.

Dragage supplémentaire.—Pour établir un chenal d'entrée autour d'une arrête de roc massif existant dans les lignes délimitant l'entreprise on a établi une seconde drague. Il ne reste qu'une faible superficie de ce travail additionnel à accomplir.

Erection du brise-lames du Cap Tormentine. — L'ancien brise-lames de bois qui servira d'approche au débarcadère des traversiers a été haussé de deux pieds environ pour arriver au niveau des nouveaux travaux. Un peu de régalage, de remplissage et la pose des voies et du délestage mettront cette partie des travaux à même d'être exploitée.

Culée et jetées pour le pont de transfert. — Les six jetées qui forment la fondation des colonnes du pont de transfert ont été complétées et on prépare la construction de la culée. On s'attend à ce que ce travail soit terminé sous peu de manière à permettre la construction du pont de transfert.

TERMINUS DE POINTE CARLETON.

Le 2 septembre 1913 on a adjugé à la compagnie *Roger Miller* l'entreprise de construction de ce terminus et la date fixée pour sa complétion a été reculée jusqu'au 31 août 1916. Les travaux comprenaient la construction d'une approche en pierre s'étendant à 1,600 pieds du rivage et suivie d'une jetée de 637 pieds du côté de la mer et de 230 pieds du côté du port, sur laquelle se trouve un débarcadère pour le traversier; la construction d'un brise-lames en blocaille de 700 pieds de long, le dragage d'un bassin de virage et la construction de jetées et de culées pour un pont de transfert.

Approches du débarcadère. — Le gros œuvre en pierre pour l'approche du débarcadère a été construit sur toute sa longueur et de gros moellons ont été déposés sur les remblais pour protéger. Les travaux finis ont été avancés à 850 pieds du rivage. On fait tous les efforts possibles pour avancer ce travail.

Caissons pour le débarcadère. — Presque tous les matériaux nécessaires pour ces travaux ont été livrés sur les lieux. On a préparé un plan complet pour la construction des caissons et, pendant la saison, on a construit sept caissons à 3 pieds du niveau du pont à Pointe du Chêne, N.-B., quatre ont été toués à Pointe Carleton et trois ont été mis en place et remplis de délestage. On a fait des arrangements pour pousser ces travaux sans interruption. A cause de l'absence de protection naturelle aux chantiers de Pointe Carleton au commencement de la construction des caissons et d'autres travaux, les entrepreneurs ont dû nécessairement construire les caissons pour le débarcadère à Pointe du Chêne, à une élévation de 3 pieds au-dessus des hautes eaux.

Brise-lames en blocaille. — La pierre pour le brise-lames et les approches du débarcadère viennent d'une carrière située près de Shediac, N.-B., et aussi des carrières Wallace, distantes toutes deux de 40 milles des travaux. Le gros travail en pierre pour le brise-lames en blocaille a été placé sur toute sa longueur et les remblais protégés par de gros moellons. Les entrepreneurs ont ajouté une grue mobile à leur outillage de manière à pousser ces constructions sans délai.

Dragage.—Les travaux de dragage du bassin de virage ont dû être mis de côté jusqu'à ce que l'on puisse protéger le chantier par l'approche au débarcadère et le brise-lames. Ces travaux n'étaient pas assez avancés à la fin de la saison pour permettre de faire du dragage en toute sécurité. Les travaux de dragage seront maintenant poussés et tous les efforts tendront à permettre au traversier de se mettre en dock le plus tôt possible.

EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

La construction de l'embranchement de chemin de fer reliant au terminus de la Pointe de Carleton l'embranchement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard au cap de la Traverse a été commencée le 1er décembre 1913, et une distance de trois milles a été entreprise à la journée. Le déblaiement, le régalage, les fossés et la construction des ponceaux ont été faits d'avance, et on a posé deux milles et quart de voies. Tous les matériaux et l'outillage nécessaires à la pose de la voie jusqu'au débarcadère ont été amenés sur les lieux et on s'arrange pour terminer ce travail aussitôt que possible.

En terminant ce rapport, je désire attirer l'attention sur la position des travaux exposés aux tempêtes, position qui a été la cause d'une perte immense de temps dans les travaux et dans l'exploitation des chantiers flottants des deux terminus, ainsi qu'au peu de durée de la saison 1915 causée par la présence de glaces dans le détroit de Northumberland jusqu'en mai, ainsi que par les tempêtes de l'équinoxe d'automne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. B. FRIPP,

Ingénieur en charge des travaux.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

WINNIPEG, 22 mai 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'exercice finissant le 31 mars 1916, sur la marche des travaux du chemin de fer de la baie d'Hudson.

Essartement.—L'emplacement de la voie a été essarté jusqu'à la rivière Kisemachisk, au mille 395.

Régalage.—Le travail de régalage a été poussé jusqu'au mille 383 et, au 1er novembre, la couche de ballast allait au mille 378 ou à 47 milles de Port-Nelson. Pendant l'hiver, on a transporté des approvisionnements et des camps ont été établis pour compléter les travaux durant la saison prochaine. Les matériaux transportés pendant l'année écoulée forment un total de 2,347,000 verges cubes.

Pose des rails.—Les voies ont été posées du mille 220 au mille 241, la fin des rails se trouvant à la première traverse de la rivière Nelson, aux rapides Manitou. On ne continuera pas la pose de la voie avant d'avoir terminé le pont à cet endroit.

Remplissage et ballast.—Les carrières de sable aux milles 127, 157 et 191 ont été exploitées durant la saison. Les matériaux pris dans les deux dernières ne pouvaient servir qu'au remplissage par trains, conséquemment, tout le ballast pour la surface devait s'extraire de la carrière au mille 127 où la qualité des matériaux est bonne. On a fait le finissage en surface jusqu'au mille 225, on a relevé une quantité de pentes déprimées et tous les travaux en estacades temporaires ont été remplis. Les matériaux transportés par les trains se sont montés à 916,400 verges cubes.

Ligne télégraphique.—La ligne télégraphique a été établie du mille 175 au mille 237 et un seul fil a été continué jusqu'au mille 241.

Réservoirs.—Deux (2) réservoirs réglementaires ont été construits au mille 185 et au mille 214 et on les approvisionne d'eau.

Ponts.—Le pont qui porte la voie à travers la rivière Nelson, aux rapides Manitou, est du type cantilever ancré, la travée principale a 304 pieds 6 pouces et la longueur totale (y compris l'approche en poutres d'acier à l'extrémité est) est de 608 pieds; le tablier est à 94 pieds de la rivière. La substructure a été commencée le 13 août et terminée le 27 octobre. L'érection de l'œuvre d'acier a été commencée par la compagnie *Canadian Bridge* le 2 décembre et, le 31 mars, deux semaines de travaux étaient nécessaires pour terminer le pont. La compagnie mérite des félicitations pour la manière rapide et efficace avec laquelle cette entreprise a été menée à bonne fin dans des conditions de climat comme celles qui ont existé l'hiver dernier.

Estacades.—Des estacades ont été construites sur la rivière Armstrong, au mille 235, par dessus le creek au mille 237 et à l'approche ouest du pont des rapides Manitou. Au lac Armstrong, mille 226, plusieurs sections de l'estacade se sont écroulées le 25 mai à cause de l'affaissement des pilotis sous le poids des trains. A cause des difficultés à rencontrer pour trouver de longs pilotis à cette saison de l'année, et dans le but de hâter les travaux, on a décidé de placer une série de caissons en bois rond, remplis de pierres et c'est sur ces caissons qu'on fait temporairement passer les trains. Après qu'on eut traversé les matériaux du pont et l'outillage livré aux rapides Manitou on a décidé, pendant les mois d'hiver, de faire d'autre remplissage en roc sur le caisson en

longueur, car celui-ci s'affaissait inégalement et perdait son alignement. Ce travail a été terminé vers la fin de mars. Il faudra une quantité considérable de matériaux pour compléter le talus à travers du lac, mais tant que nous n'aurons pas de facilités pour faire ces travaux on se servira de la pente temporaire.

Levés de plans.—A cause de modifications dans le plan de développement de Port-Nelson, l'emplacement du parc du terminus a été changé pour un terrain plus élevé, et il a fallu refaire le tracé des derniers 30 milles de la ligne. Cela s'est fait au cours de l'hiver et un emplacement favorable a été obtenu.

Remarques générales.—Pendant la saison écoulée on a fait de sensibles progrès dans le régalage et l'érection des ponts, mais, à cause de la grande distance à franchir et de l'infériorité des matériaux dans une des carrières, le remplissage par trains et la pose du ballast n'ont pas avancé autant qu'on le désirait. Un délai a été aussi causé par un trou qui s'est produit au mille 207 et aussi à la traverse du lac Armstrong.

Un service de poste hebdomadaire a été établi de la fin des rails à Port-Nelson et a été maintenu par canots en été et par traîneau à chiens en hiver.

Douze (12) des membres du personnel ont eu des vacances de manière à pouvoir s'enrôler pour service d'outre-mer et cinquante-huit (58) autres se sont enrôlés. Un nombre considérable de ceux-ci se trouvent maintenant au feu.

Accidents.—J'ai le regret d'annoncer que W. A. Sones s'est noyé dans les rapides Shell, sur la rivière Nelson, le 11 mai. Ce malheur est purement accidentel, le canot ayant chaviré et ayant sauté les rapides. J. H. Challoner, pointeur au poste n° 27, est mort de causes naturelles, le 8 novembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre dévoué serviteur,

J. W. PORTER,

Ingénieur en chef.

TÊTE DE LIGNE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON À PORT-NELSON,

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

PORT-NELSON, 20 avril 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel suivant sur les travaux de la tête de ligne de la baie d'Hudson à Port-Nelson, pour l'exercice finissant le 31 mars 1916.

Les travaux des années précédentes étaient plutôt préliminaires et préparaient les travaux difficiles à accomplir.

Au cours de l'année terminée on a construit une proportion considérable de l'œuvre nécessaire à l'érection des quais en eau profonde, et la manière dont ces constructions ont résisté à l'action érosive des courants de marée et aux mouvements des glaces de l'estuaire est des plus satisfaisantes.

Il a été nécessaire d'augmenter la main-d'œuvre à Port-Nelson et on a fait venir un grand nombre de charpentiers et d'autres ouvriers. Afin de les avoir sur les lieux en juin, juillet, août, septembre et octobre, il a fallu les amener ici par le chemin de billes, avant la débâcle qui a eu lieu vers le milieu d'avril.

Pendant les mois d'avril, mai, juin et juillet, un grand nombre de charpenters ont travaillé à la construction des dragues et des allèges. Ces constructions n'ont pas été terminées avant un mois après l'ouverture de la navigation. Les ouvriers construisant les caissons ont travaillé à la cale sèche, à la reconstruction du quai n° 1, qui avait été détruit par la glace, et à l'extension du quai n° 3 de manière à ce qu'il enferme la batture de vase avec des pilotis et des caissons, donnant en même temps un espace plus grand de quai et formant un brise-lames pour la protection des autres quais.

Pendant la période nommée plus haut, les mécaniciens ont eu fort à faire pour la reconstruction et la réparation des allèges, portes de cale sèche, grues et autres articles de l'outillage qu'on devait réparer avec le fer ou l'acier pris un peu partout dans le stock ou dans les pièces de rebut.

Les journaliers ont été employés à toutes sortes de travaux, comme de ramasser des pierres sur la grève, remplir des caissons, faire le régalage d'une cour-entrepôt afin d'en éloigner les dangers d'incendie et une foule d'autres travaux trop nombreux à énumérer. Au cours du printemps une équipe d'environ 30 bûcherons s'est occupé à faire descendre le bois coupé durant l'hiver à l'embouchure de la rivière Airhole et, au cours de l'été, ces hommes ont formé des radeaux qu'ils ont conduits à Port-Nelson. On a construit deux phares, un à la batture Nelson et l'autre au cap Flamboro.

En 1915, les chemins d'hiver ont disparu de bonne heure et, le 2 mai, un grand lac s'est formé dans le port et cet espace s'est débarrassé de glace. A cause du froid, le reste de la glace s'est maintenu jusqu'au 27 mai, alors que la débâcle générale s'est produite. La glace du rivage et celle qui était poussée dans le port ont empêché de mettre un bateau à l'eau avant le 16 juin, alors que le *Kathleen* a été mis à flot.

Pendant le mois de mai et jusqu'au 8 juin les camps ont été en grand danger d'être détruits par le feu à cause de la sécheresse de la température. Par bonheur une tempête de neige survenue le 8 juin et suivi d'une autre le 17 juin a éloigné ce danger. Avant l'arrivée de la neige, la mousse qui recouvre tout le sol était aussi sèche que de la poudre et la moindre étincelle d'nue machine, ou d'une cigarette aurait incendié tout le terrain. A certains moments, toute la main-d'œuvre devait s'occuper de combattre un commencement d'incendie, ce qui retardait les travaux en conséquence.

En juin, on a construit le quai de Flamboro et le chenal a été balisé de Port-Nelson à l'Ile au Daim. Le 26 du même mois la drague de 1½ verge et le bateau à roues ont été conduits au cap Flamboro où la drague a fonctionné toute la saison.

La pose des bouées dans le chenal a été retardée par la glace mouvante jusqu'au commencement de juillet et ce n'est que le 5 de ce mois qu'on a commencé le sauvetage du bois du vaisseau *Alette,* naufragé.

Pendant le commencement de juillet les travaux n'ont pas bien été à cause du délai apporté dans la construction et la mise à flot du chantier flottant et aussi des difficultés du nettoyage, auxquelles nous nous attendions un peu mais qui ont été telles que nous avons eu bien de la peine à placer les travaux permanents à l'endroit choisi.

A cette époque, on a décidé de commencer les travaux permanents en eau profonde à 2,000 pieds en amont du brise-lames au lieu de les commencer à l'extrémité, comme on l'avait projeté. A partir de cette date les travaux ont progressé rapidement et, à la fin de la saison de navigation, douze jetées étaient construites et placées. La plus éloignée est à un peu moins d'un demi-mille du rivage et a 16 pieds de long par 62 pieds de large. En novembre, on a continué ces travaux en remplissant et protégeant les caissons et en les préparant à recevoir les onze tabliers d'acier. On a depuis posé ces travées d'acier.

La drague de 3 verges a été mise à flot le 27 juillet et a été utilisée, peu après, à creuser aux emplacements des jetées. La drague aspirante a été mise en cale sèche le 26 juillet et envoyée dans le chenal le 5 septembre.

La description des travaux accomplis par les dragues, remorqueurs, barges, allèges, bateaux-moteurs, grues, chèvres, et pelles à vapeur demanderait trop d'espace, mais tous ont été utilisés à construire le plus de jetées possible. On n'a pas essayé d'extraire

de grandes quantités de terre mais plutôt d'en enlever de petites quantités où c'était possible et de les utiliser aux endroits nécessaires.

Pendant la saison les vapeurs *Adventure* et *Bellaventure* ont fait trois voyages de Sydney et Halifax à Port-Nelson et les vapeurs *Durley Chine* et *Sheba* ont fait chacun deux voyages. Le vieux navire à voiles *Benmore* a été remorqué à Sydney par le *Bellaventure* et est revenu à Port-Nelson avec une cargaison de charbon. Les navires n'ont pas eu d'accidents. Le premier navire arrivé a été le *Bellaventure* qui est venu le 1er août. La *Bellaventure,* l'*Adventure* et le *Sheba* sont partis ensemble le 22 octobre. Les trois premiers navires arrivés et les trois derniers partis ont rencontré de la glace arctique.

Au commencement de novembre le nombre des ouvriers à Port-Nelson a été réduit à 200 environ. Ceux qui ont été congédiés sont retournés à pied jusqu'à l'extrémité des rails, une distance de 180 milles, le long de la route commencée du chemin de fer de la Baie-d'Hudson.

Pendant l'hiver la compagnie *Dominion Bridge* a employé environ vingt hommes à riveter et poser la structure d'acier du pont. En février, cette équipe a été portée à 45 hommes alors que la pose des travées a eu lieu.

On a employé environ vingt-cinq bûcherons à un camp sur la rivière Airhole, à environ 80 milles de Port-Nelson.

Les mécaniciens ont travaillé tout l'hiver à la réparation des outillages; les charpentiers ont construit d'autres allèges et de nouveaux ateliers et les journaliers ont été employés à enlever les estacades qui avaient fini de servir en outre d'autres travaux comprenant le transport des approvisionnements, l'entretien des chemins et la manutention des matériaux et provisions.

Le poste de télégraphe Marconi a été placé sur une nouvelle fondation qui convient mieux au climat que l'ancienne.

L'hôpital a été aussi changé de place et mis sur un emplacement plus avantageux.

Pendant l'été de 1915 la température a été la meilleure que nous ayons eu ici mais la neige a été très abondante pendant l'hiver et les bancs qui se sont formés ont retardé le transport comme aussi les travaux à Port-Nelson. La table ci-dessous donne les températures moyennes des relevés faits matin et soir.

	Jan.	Fév.	Mar.	Avril.	Mai.	Juin.	Juil.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°	°
1913	−42·0	−24·6	−15·1	22·5	29·3	43·9	53·0	51·7	37·6	21·2	8·3	−5·7
1915	−21·6	6·6	·3	26·1	31·0	41·2	49·7	52·3	40·3	28·6	12·0	7·6
1914	−23·9	−28·5	− 7·7	12·0	31·7	43·4	55·8	53·3	46·2	32·0	8·0	−7·6
1916	−22·8	−21·1	− 7·2	....	....	....	....	....	....	....	...	..
1916	−22·8	−21·1	− 7·2	....	....	....	....	....	....	....	...	..

Un seul accident fatal s'est produit au cours de l'année. Un Russe, est tombé d'une allège à la fin d'octobre et s'est noyé. La santé des hommes a été bonne et il n'y a eu ni maladies ni décès. Un service de télégraphie sans fil a été maintenu avec le poste du Pas pendant toute l'année et le service hebdomadaire de poste s'est aussi maintenu sauf au gel et à la débâcle.

Le 31 mars 1916, date de la fin de l'exercice, un groupe de cent soixante hommes s'est mis en route pour Port-Nelson. On projette d'envoyer encore cinquante hommes le premier juin. Ces hommes viendront partie par la route du chemin de fer et partie en bateaux automobiles.

Les crédits pour l'an prochain ont été réduits et, en conséquence, on ne pourra pas continuer les travaux aussi économiquement qu'auparavant. Le transport des ouvriers continue d'être une lourde charge sur les travaux.

Votre dévoué,

D. W. McLACHLAN.

RAPPORT DE L'INGENIEUR DIRIGEANT, EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH-DEANS, CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DARTMOUTH, N.-E., 26 juin 1916.

M. W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les progrès de la construction de l'embranchement de Dartmouth-Deans, chemin de fer Intercolonial, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Entreprise principale.—Les travaux compris dans l'entreprise de M. P. et J. T. Davis, en même temps que le régalage, les estacades et ponceaux, la pose des voies et du ballast et les clôtures ont été terminés au cours de l'exercice, le régalage étant terminé en novembre et tous les travaux cessant en décembre 1915.

Ponts en acier.—On a posé en tout vingt-neuf ponts en acier dont les travées ont de 20 à 125 pieds et les entreprises ont été divisées comme suit: *Dominion Bridge Company,* Lachine, cinq ponts; *Dickson Bridge Works Company,* de Campbellford, Ont., quatre ponts; *McGregor and McIntyre,* de Toronto, vingt ponts.

L'entreprise de la *Dominion Bridge* est terminée et celles de la campagnie Dickson et de la compagnie McGregor and McIntyre sont aussi terminées sauf une couche finale de peinture.

Ligne télégraphique.—Une ligne télégraphique d'un seul fil a été posée sur des poteaux de cèdre entre Dartmouth et Upper-Musquodoboit selon le contrat passé avec M. A. McGillivray, d'Antigonish, N.-E.

Etat actuel de la ligne.—La ligne est en bon état mais nous avons eu quelques difficultés à cause d'éboulis qui se sont produits aux remblais de terre, surtout aux environs de Lawrencetown. A la fin des travaux de régalage des entrepreneurs, en novembre 1915, les matériaux glissants avaient été enlevés aux endroits où ils couvraient la voie mais les éboulis ont continué surtout pendant le dégel du printemps et les pluies et il sera nécessaire de faire le déblaiement de la voie pour la mettre en bon état.

Les déblais sont, pour la plupart, bien nivelés et de largeur voulue mais, à quelques endroits, il s'est produit des affaissements qui demanderont un relèvement de la voie.

Depuis le commencement de l'exploitation de la ligne par le gouvernement en janvier dernier, on a constaté qu'il faudra construire de nouvelles voies d'évitement pour pouvoir transporter le bois de construction.

Votre dévoué,

W. A. HENDRY,
Ingénieur des travaux.

RAPPORT DE L'INGENIEUR INSPECTEUR.

OTTAWA, 29 juillet 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur mes inspections des chemins de fer subventionnés par le gouvernement pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916:—

25 avril au 6 mai 1915.—*Canadian Northern Ontario Railway;* Montréal à Port-Arthur.

13 mai au 23 mai 1915.—Pacifique-Canadien, Gimli à Riverton.

24 mai au 2 juin 1915.—*Kettle Valley Railway,* Midway à Penticton; Penticton à Merritt et Hope à la jonction Eau-Froide.

5 juin au 21 juin 1915.—*Canadian-Northern-Pacific Ry.,* Vancouver à la Passe de Tête-Jaune.

22 au 29 juin 1915.—*Kettle Valley Ry.* Inspection des documents à Penticton.

14 au 29 août 1915.—*Canadian Northern Ontario Ry.* Montréal à Port-Arthur.

25 au 30 septembre 1915.—*Canadian Northern Ry.;* Prince-Albert à Battleford.

1er octobre 1915.—*Canadian Northern Alberta Ry.* Edmonton à la Passe Tête-Jaune.

2 au 6 octobre 1915.—*Canadian Northern Pacific Railway;* Passe Tête-Jaune à Vancouver.

6 au 8 octobre 1915.—*Kettle Valley Ry.*—Pont du Fraser.

20 au 25 octobre 1915.—*Canadian Northern Ontario Ry.;* Montréal à Port-Arthur.

16 au 20 novembre 1915.—*Dominion Atlantic Ry.* Centreville à Weston et Canning Spur.

23 et 24 novembre 1915.—*Lake Erie & Northern Ry.;* Galt à Port-Dover.

25 et 26 novembre 1915.—*Canadian Northern Ontario Ry.* Toronto à Ottawa.

24 au 26 janvier 1916.—*Canadian Northern Ontario Ry.;* inspection des documents Montréal—Port-Arthur à Toronto.

27 et 28 janvier 1916.—*Lake Erie & Northern Ry.;* inspection des documents Galt-Port-Dover à Galt.

22 au 26 mars 1916.—*Canadian Northern Ontario Ry.* Inspection des documents Ottawa-Port-Arthur à Toronto.

Les travaux de campagne comprennent un total de 5,150 milles de voies inspectées sur lesquelles des rapports détaillés ont été donnés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. FERGUSON,

Ingénieur-inspecteur.

PARTIE IV.

Rapport de l'Ingénieur en chef du gouvernement pour la division ouest du chemin de fer National Transcontinental.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M G.

OTTAWA, 1er avril 1916.

L'hon. FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel touchant le progrès des travaux de construction sur la division occidentale du chemin de fer Transcontinental-National (Grand-Tronc-Pacifique) pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

La division occidentale du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique s'étend de la cité de Winnipeg, Man., à la cité de Prince-Rupert, C.-B.

Pour les fins de la construction, elle est divisée en deux sections, savoir:—

La " section des prairies " qui s'étend de la rive est de la rivière Assiniboine, dans la cité de Winnipeg, à la rive est du creek du Loup, Alberta.

La " section des montagnes " qui commence à la rive est du creek du Loup et se rend jusqu'à Prince-Rupert.

La garantie du gouvernement est limitée à $13,000 par mille sur la section des prairies. Sur la section des montagnes elle est de 75 pour 100 du coût de la construction.

Ce chemin ne devra pas être inférieur à la voie principale du Grand-Tronc du Canada entre Montréal et Toronto, en tant que la chose peut être praticable dans le cas d'une ligne de chemin de fer nouvellement construite, et l'on devra le construire suivant les plans et devis approuvés par le gouvernement.

Section des Prairies—915 *milles de longueur.*

D'un bout à l'autre de cette section, le chemin est assez avancé pour être dans un état très satisfaisant au point de vue du trafic. On l'a exploité avec succès pendant l'exercice qui vient de se terminer.

Il y a deux questions à régler avant que je puisse faire une estimation finale.

Premièrement. — La question de savoir si les ponts devront être de la catégorie que je jugeais nécessaire pour qu'ils soient suivant les exigences du statut.

Lorsqu'on en a commencé la construction en 1905, j'ai préparé un état concernant ces ponts. La compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique ayant refusé de se conformer aux exigences indiquées, on passa un arrêté du conseil, en date du 19 juillet 1906, pour décider que la question en litige serait réglée par arbitrage à moins que, dans l'intervalle, elle ne soit résolue amicalement.

D'après ce que j'en sais, aucune initiative n'a été prise dans ce sens.

Quelques-uns de ces ponts, bâtis il y a dix ans, ont déjà besoin de subir de grosses réparations ou d'être renouvelés, le bois dont ils sont faits étant trop vieux pour durer davantage. Un pont sur piliers, à environ 84 milles à l'ouest de Winnipeg, pont qui a 150 pieds de hauteur et environ un quart de mille de longueur, s'est effondré d'un bout à l'autre pendant un cyclone. Les piliers étaient si pourris qu'ils se sont rompus. La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a procédé immédiatement à la reconstruction et au bout de trois semaines environ les trains circulaient sur le nouveau pont. Cependant le trafic contournait le trou en passant par le chemin de fer Pacifique-Canadien. On entretien et l'on renouvelle des ponts semblables aux frais du capital.

Deuxièmement.—Si, oui ou non, l'on adoptera une loi pour approuver l'entente au sujet de l'emploi par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique de la gare et de la cour de la compagnie du Canadian-Northern à Edmonton.

Sur la section des prairies, on a construit huits ponts en acier d'une étendue considérable s'appuyant sur les culées, des piles et des piédestaux à l'exception d'un qui reposait sur des culées de pilotis de bois. Tous les autres ponts et les ponceaux sont en bois.

Les édifices qu'on a construits peuvent s'énumérer comme suit: 5 gares divisionnaires, 123 stations intermédiaires, 56 maisons de cantonniers, 127 remises à outils, 101 maisons à coucher, 6 rotondes, 4 ateliers de mécanique, 7 gares à charbon, 21 stations de prise d'eau, 1 usine à wagons, 3 hangars à marchandises, 2 glacières, 4 remises à sable, 3 magasins, 45 enclos à bétail, 98 quais de chargement.

Voici, avec leur coût approximatif, les travaux qu'il reste à faire pour compléter cette section suivant le contrat:—

1. Régalage pour mettre les levées à la hauteur et à la largeur spécifiées..	$ 87,500 00
2. Ballastage pour donner au terrassement son élévation définitive..	650,000 00
3. Pour gare à voyageurs, cour à voyageurs à Edmonton, et pour mettre les deux en état de servir..	435,000 00
4. Pour la construction de ponts permanents sur les 280 premiers milles à l'ouest de Winnipeg..	1,200,000 00
Total pour compléter la "section des prairies"..	$2,372,500 00

Si l'on adopte une loi pour approuver une entente entre la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern et la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique pour l'usage commun de la gare et de la cour d'Edmonton, on peut biffer l'item n° 3 qui précède—$435,000; et si l'on décide que la construction de ponts temporaires sur les 280 premiers milles, à l'ouest de Winnipeg, est admissible, on peut biffer l'item n° 4 qui précède—$1,200,000. Cela ferait une réduction totale de $1,635,000 sur mon estimation de $2,372,500, tel que ci-dessus. Le coût approximatif du parachèvement de la "section des prairies" serait donc de $737,500.

Section des Montagnes—830 milles de longueur.

Les travaux de construction ont fait très peu de progrès pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916, à cause, sans doute, de la tension monétaire causée par la guerre. On s'est à peu près borné à enlever les éboulements dans les déblais, à refaire les levées qui avaient bougé, à faire un peu de ballastage, à construire quatre rotondes, deux gares divisionnaires, six stations de prise d'eau et deux hangars à marchandises.

Sur cette section on a construit en tout: 59 ponts d'acier, reposant sur des culées, des piles et des piédestaux en béton; 2 ponts en arc en béton, 7 rotondes; 5 ateliers de mécanique, 3 hangars à charbon, 7 hangars à huile combustible, 35 réservoirs d'eau; 1 usine à wagons, 4 gares divisionnaires, 115 stations intermédiaires, 1 maison pour les hommes des trains, 10 maisons de cantonniers, 135 remises à outils, 18 maisons de repos, 6 hangars à marchandises, 8 glacières, 3 remises à sable, 1 magasin, 1 enclos à bétail, 2 débarcadères, 1 quai à charbon, 1 quai de chargement.

Pour terminer cette section suivant la loi et les plans et devis il reste encore à faire ce qui suit:—

Le long de la section—	
Remplissage des ponts en chevalets de bois temporaires et des trappes à nettoyage..	$ 402,500
Ballastage—417 milles de seconde couche..	325,000
Gares divisionnaires..	75,000
Stations intermédiaires..	8,000
Trois rotondes à finir..	50,000
Empierrement..	22,500
Ponts de bois..	65,000
200 milles de clôture..	60,000
3,233 tonnes de rails d'acier de 1re qualité..	129,400
Posage des voies sur les rails..	10,000
120 aiguilles..	21,000

Le long de la section—*Fin.*

Levage de treize milles de rails d'acier de seconde classe..	1,950
Posage de voies dans les cours—13 milles..	15,000
Gares divisionnaires à compléter..	40,000
Deux stations de prise d'eau à compléter..	10,000
Machines et outils pour équiper des ateliers de mécanique..	125,000
Deux usines de réparation des wagons..	20,000
Cinq remises à outils..	500
Huit maisons de cantonniers..	9,600
Sept maisons de repos..	4,200
Trois maisons d'employés des trains..	37,500
Un atelier de mécanique à terminer..	5,000
Petites bâtisses, telles que remises à sable, etc..	10,000
Trois hangars à fret divisionnaires..	18,000
Joints de rails..	18,000
	$1,483,200

A Prince-Rupert—

1 usine à wagons—	$ 9,000	
1 atelier de charpenterie..	10,000	
10 édifices divers..	30,000	
1 cour à bestiaux..	8,000	
1 gare de tête de ligne..	176,000	
1 puits..	25,000	
1 rotonde, 18 stalles..	125,000	
1 atelier de mécanique..	75,000	
1 atelier de réparation des locomotives et wagons..	64,000	
1 atelier de chaudronnerie..	100,000	
1 hangar à marchandises..	55,000	
1 hangar à marchandises à terminer..	10,000	
1 quai pour l'expédition des marchandises lourdes.	500,000	
Parachèvement d'une gare de tête de ligne..	100,000	
		$1,287,500
		$2,770,700
Ajouter 10 pour 100 pour les dépenses contingentes..		277,070
Estimation totale pour parachever la section des montagnes. ..		$3,047,770

Je puis ajouter que le coût estimatif des travaux qu'il reste à faire à Prince-Rupert est suffisant, à mon avis, pour permettre de conduire efficacement les affaires de ce port pendant les douze prochaines années.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef de la division occidentale, ch. de f. T.N.

PARTIE V.

CONSTRUCTION DU PONT DE QUÉBEC.

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES INGÉNIEURS.

MONTRÉAL, 13 juillet 1916.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les travaux de construction et d'érection du nouveau pont de Québec pour l'exercice clos le 31 mars 1916:—

Pendant l'exercice 1915-16, les progrès ont été remarquablement satisfaisants dans la construction et l'érection de ce pont. Au commencement de l'exercice, on a terminé le bras d'ancrage nord, sauf la moitié supérieure de deux banches voisines de la pile centrale. Au cours du dernier exercice, on a terminé le bras d'ancrage nord, et le bras cantilever nord a été fait en entier. Le poids de l'acier qu'on a placé dans la construction de ce côté-ci du fleuve, au cours de cet exercice, s'est élevé à environ 15,000 tonnes. On a également mis en place les poutres de soulèvement et les paliers pendants à l'extrémité du bras cantilever. L'équipement qui a servi à leur érection servira de nouveau au levage et à la mise en place de la travée suspendue.

Quand on a eu fini d'ériger les travaux d'acier, on a envoyé le pont roulant, dont on se servait pour ce travail, à l'anse de Sillery, pour préparer la réérection de la travée suspendue, à trois milles en aval du site du pont, où cette travée sera érigée au cours de la saison qui vient.

Sur la rive sud, on a terminé l'érection du bras d'ancrage, y compris les principaux montants, sur la pile, et l'on a laissé l'équipement d'érection à l'endroit voulu pour commencer l'érection du bras cantilever le plus tôt possible, au cours de la saison qui vient. Le poids de l'acier qu'on a placé dans la construction, de ce côté-ci du fleuve, au cours de la saison, s'est élevé à environ 17,000 tonnes.

A l'aide de l'expérience acquise du côté nord, on a érigé le bras d'ancrage sud en beaucoup moins de temps que celui du nord.

Le travail d'usine se faisait avec tant de précision que tous les ouvrages d'acier, des deux côtés du fleuve, se sont assemblés d'une manière surprenante. Il n'y a pratiquement pas de rajustement à faire sur place.

On se prépare à commencer le travail d'érection de la travée suspendue. On a mis en place les piles destinées à supporter le coffrage et l'on va commencer immédiatement à construire le coffrage, le pont roulant et le tablier même.

Grâce à l'expérience gagnée du côté nord, on s'attend à ce que le bras cantilever sud soit érigé beaucoup plus rapidement que le bras cantilever nord et, s'il ne survient pas d'embarras, tous les principaux travaux d'acier du pont, y compris la travée suspendue, devraient être érigés en août 1916. Le flottage et la mise en place de la travée suspendue aura probablement lieu environ un mois plus tard.

A l'usine presque tous les principaux travaux d'acier sont faits. Il reste encore une certaine quantité de petites membrures, telles que entretoises, garde-corps de trottoirs, escaliers, etc., à faire. Ce travail sera probablement terminé au commencement de l'été.

A la laminerie tous les principaux morceaux ont été laminés, sauf quelques pièces qui avaient été refusées et qu'on a retournées. Il y a encore un certain nombre de goupilles à fabriquer aux usines de la compagnie *Bethlehem Steel*, mais on est à les préparer et cette commande devrait être prête au commencement de l'été.

L'état des travaux à cette date est comme suit:—

	Total au 31 mars 1915. Tonnes.	Total au 31 mars 1916. Tonnes.
Matériaux bruts commandés à la laminerie	54,000	71,000
" " reçus à l'atelier	50,028	70,296
Fabriqués à l'atelier	38,518	64,942
Membrures livrées sur place	36,528	62,641
Acier érigé et partiellement riveté	15,00C	47,000
Poids total approximatif		66,000

Le tout respectueusement soumis,

C. N. MONSARRAT,
Président et ingénieur en chef.

L'hon. FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

PARTIE VI.

RAPPORT DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET DE D'AUTRES FONCTIONNAIRES POUR L'EXERCICE 1915-16.

Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

Rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Rapport du comptable du service de mécanique, chemins de fer de l'Etat.

Rapport du solliciteur général, chemins de fer de l'Etat.

Rapport du vérificateur et trésorier, chemins de fer de l'Etat.

Rapport de l'ingénieur surintendant des terminus océaniques d'Halifax.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
MONCTON, N.-B., 25 septembre 1916.

MONSIEUR,—Le soussigné a l'honneur de soumettre le rapport suivant, sur le fonctionnement des chemins de fer du gouvernement canadien, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Ce rapport comprend les chemins de fer Intercolonial, de l'Ile du Prince-Edouard, de l'International, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, de Saint-Jean et Québec, et Transcontinental.

Ci-joint le bilan annuel de l'Association de Secours et d'Assurance des employés.

Nous devons remarquer que le chemin de fer a contribué de $10,000 à ce fonds, à même ses recettes.

Ci-joint, aussi, le bilan annuel du Fonds de Prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard.

Il est à noter que le chemin de fer a contribué de $100,000 à ce fonds, à même ses recettes.

Au cours de cet exercice, on a tenu des comptes séparés pour chaque chemin de fer. Ces comptes seront considérés séparément dans ce rapport.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Sont inclus, de la part des fonctionnaires, les rapports suivants:—

Rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputables aux comptes du capital et du revenu.

Rapport du surintendant du matériel roulant, avec états relatifs au service de mécanique.

Rapport du solliciteur général.

Rapport du surintendant général, état des accidents.

Rapport de l'ingénieur du service de sécurité.

Rapport du vérificateur et du trésorier, comme suit:—

1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des constructions.
4. Entretien du matériel.
5. Frais relatifs au trafic.
6. Transport, par voie ferrée.
7. Transport, par eau.
8. Exploitation, divers.
9. Dépenses diverses.
10. Compte des approvisionnements en général.
11. Balance générale.
12. Etat des recettes et des dépenses.
13. Compte du renouvellement de l'équipement.
14. Compte du renouvellement des rails.
15. Compte des renouvellements pour cause d'incendie.
16. Etat des recettes en espèces.

17. Etat des moyennes.
18. Etat des articles transportés par le chemin de fer.
19. Etat des marchandises transportées par le chemin de fer.
20. Etat des voyageurs transportés par le chemin de fer.
21. Etat descriptif du trafic transporté.
22. Etat des principales marchandises productrices de revenu.
23. Etat concernant le charbon expédié sur l'Intercolonial.
24. Etat des recettes—Voyageurs, marchandises, poste et divers.

COMPTE DE CAPITAL.

Le coût du chemin et du matériel, au 31 mars 1915, était de $108,123,294.84. On y a ajouté, au cours de l'exercice:—

Améliorations aux freins à air à triple valve	$ 3,400 00
Facilités additionnelles à Amherst	14,462 08
"Anti-creepers" et coussinets	20,927 28
Renforcement de ponts	700,000 00
Déviation de la ligne à Chatham et embranchement jusqu'au quai	523 04
Double voie de Jonction-Chaudière à Saint-Romuald	29,401 06
Déviation de la ligne entre Nelson et Jonction-Derby	4,061 00
Déviation de la ligne entre Sydney-Nord et Leitches-Creek	59,990 29
Agrandissements à Fredericton	....
Protection générale des grandes routes	259 39
Débarcadères et quais à Halifax	30,000 00
Nouvelles facilités de tête de ligne à Halifax	3,162,304 82
Agrandissements et achats de machines à Halifax	3,496 42
Egout du Parc des Saules, à Halifax	52 00
Passage inférieur et facilités, à Hampton	505 00
Installation d'un bloc-système pour aider à l'exploitation	6,600 00
Installation d'un réseau téléphonique pour aider à l'exploitation	9,283 02
Améliorations à Lévis	71,715 71
Usines à locomotives et à wagons avec matériel, Moncton	81,467 97
Suppression des passages à niveau et des rampes, Moncton	83,657 02
Installation d'une toiture, Moncton	3,656 87
Etablissement d'une nouvelle traverse de wagons et quais à cette fin, Mulgrave	343,850 16
Construction originale	600 00
Posage de fils permanents dans les remises à locomotives	6,460 92
Passages de fermes permanents et ponceaux	3,135 51
Facilités additionnelles aux endroits divisionnaires, usines de force motrice	19,965 61
Petit embranchement de Pugwash—Port de Pugwash	413 60
Elévation de la rampe, de Memramcook à Sackville	3,500 00
Matériel roulant	2,250,000 00
Appareil de sûreté pour équipement	24,000 00
Ecriteaux réglementaires pour voie	313 29
Horloges réglementaires pour endroits divisionnaires	2,151 00
Agrandissements à Mont-Joli	15,998 57
Petit embranchement allant à la baie de Courtenay, Saint-Jean	1,643 83
Arpentages et inspection	68,753 76
Améliorations à Sussex	928 68
Déviations à Sydney-Mines	4,745 56
Drains de tuile dans les tranchées humides	2,710 06
Agrandissements et améliorations le long de la ligne	102,000 00
Facilités additionnelles à Trenton	11,883 16
Pour aider à la construction du chemin de fer, de Dartmouth à Deans	330,360 13
Augmentation de l'approvisionnement d'eau	7,955 82
Petit embranchement de Bathurst	62,400 00
Embranchement, de Sunny-Brae à Mulgrave	21,209 18
Nouvelle remise à charbon à Lévis	75,000 00
(Décision de la cour de l'Echiquier) chemin de fer du Cap-Breton	795 10
Total	$ 7,646,538 71
MOINS—Les agrandissements à Fredericton	3,273 31
Grand total	$ 7,643,265 40
Ce qui élève le coût total jusqu'au 31 mars 1916, à	$115,766,560 24

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant du matériel roulant des explications concernant les dépenses portées au compte du capital.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation, pour l'année, ont été comme suit:—

Recettes brutes	$14,068,791 41
Frais d'exploitation	12,551,495 84
Surplus	$ 1,517,295 57

L'exploitation du chemin de fer, au cours de l'année, a rapporté $1,517,295.57. Une partie de ce surplus, en vertu de 1-2 George V, chapitre 8, a été placée au compte des améliorations. En d'autres termes, on l'a consacrée à des travaux qui, dans les circonstances ordinaires, s'il n'y avait pas eu un surplus des recettes sur les frais d'exploitations, nous aurions été justifiables de demander au Parlement de voter au chemin de fer comme capital.

Renouvellement de rails	$ 190,000 00
Renouvellement pour cause d'incendie	100,000 00
Renouvellement du matériel	1,225,895 57
Total	$1,515,895 57

Au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916, on a imputé au compte des frais d'exploitation la somme de $510,000 qu'on a créditée aux comptes des renouvellements comme suit:—

Renouvellement pour cause d'incendie	$ 60,000 00
Renouvellement des rails	150,000 00
Renouvellement du matériel	300,000 00
Total	$510,000 00

REVENU.

Les recettes brutes se comparent comme suit avec celles de l'exercice précédent:—

1914-15	$11,444,873 14
1915-16	14,068,791 41
Augmentation	$ 2,623,918 27

Les recettes du trafic des voyageurs se comparent comme suit:—

1914-15	$3,291,916 96
1915-16	4,010,879 58
Augmentation	$ 718,962 62

Les recettes du trafic des marchandises se comparent comme suit:—

1914-15	$7,310,765 11
1915-16	9,200,339 21
Augmentation	$1,889,574 10

Les recettes des postes, messageries, marchandises et divers se comparent comme suit:—

1914-15	$842,191 07
1915-16	857,572 62
Augmentation	$ 15,381 55

Les recettes par mille de chemin de fer se comparent comme suit:—

1914-15	$7,899 44
1915-16	9,181 53
Augmentation	$1,282 09

Les recettes par mille parcouru se comparent comme suit:—

1914-15	$1 52
1915-16	1 87

Le nombre des voyageurs transportés se compare comme suit:—

1914-15	3,613,371
1915-16	4,124,387
Augmentation	511,016

La pesanteur des marchandises productrices de revenu se compare comme suit:—

1914-15 .. tonnes.	4,529,002
1915-16	5,447,220
Augmentation	918,218

A ce rapport sont annexés un certain nombre d'états qui donnent des renseignements détaillés sur le trafic. Ce sont les suivants:—

Etat relatif aux voyageurs, indiquant le nombre mensuel des voyageurs d'entier parcours ou des trains omnibus, et le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Etat relatif aux marchandises, indiquant, par mois, le nombre de tonnes de marchandises transportées en entier parcours ou par les trains omnibus, ainsi que le nombre de milles parcourus.

Etat des recettes, indiquant les recettes mensuelles du trafic des voyageurs, des marchandises, des postes et des diverses sources.

Etat comparatif, indiquant les principales marchandises transportées au cours de l'exercice et celles de l'exercice précédent.

Etat descriptif, des marchandises transportées, indiquant certains des principaux articles.

Etat relatif à la houille transportée, indiquant les gares d'expédition.

Etat indiquant la quantité de sucre brut, de sucre raffiné, de poisson frais, de poisson salé, de grain d'exportation et de marchandises en destination de l'Europe transportés par le chemin de fer.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

En 1914-15	$11,438,373 14
En 1915-16	12,551,495 84
Augmentation	$ 1,113,122 70

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

Par mille parcouru par les locomotives en 1914-15	$1 25
Par mille parcouru par les locomotives en 1915-16	*1 30
Par mille parcouru par les trains en 1914-15	1 52
Par mille parcouru par les trains en 1915-16	*1 59

Frais d'exploitation par mille de chemin de fer:—

1914-15	$7,894 96
1915-16	*8,220 89

* Les chiffres ci-dessus comprennent les dépenses du service par eau donné par les vapeurs *Sheba* et *Durley Chone,* dépenses qui se sont élevées à $50,619.83.

Le nombre de milles parcourus en 1914-15 était de 1,448.82. Il s'est augmenté à 1,526.78 pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1916, on a placé sur la voie 584,611 traverses ordinaires, on a ballasté 168·72 milles de voie et l'on a fait 33·36 milles de fossés pour faciliter le drainage du terrassement, construit en divers endroits 5·48 milles de tronçons industriels supplémentaires et 4·49 milles de voies privées. On a réparé les ponts, ponceaux, quais, clôtures et bâtiments, posé 107·77 milles de clôture réglementaire, en treillis métallique et réparé 0·47 mille de clôture réglementaire en fil de fer.

Le surintendant du roulant fait rapport sur l'achat, la réfection en usine du roulant, etc.

On a réparé un certain nombre de ponts du réseau; un état des ponts réparés et remplacés est indiqué dans le rapport de l'ingénieur en chef.

On trouvera aussi dans ce dernier rapport le résultat des levés pris en vue d'obtenir les renseignements préliminaires utiles à l'établissement du coût du doublement de la voie et de la réduction des rampes.

TÊTE DE LIGNE OCÉANIQUE À HALIFAX.

On trouvera aussi annexé au rapport de l'ingénieur en chef un rapport courant du travail fait aux nouvelles têtes de ligne océaniques à Halifax.

OUTILLAGE.

Valeur de l'outillage général reporté de l'exercice précédent.	$2,379,244 22
Valeur de l'outillage acheté et des frais des autres divisions.	5,410,852 11
Total de	$7,790,096 33
Valeur de l'outillage utilisé et vendu	6,034,101 86
Outillage général en magasin le 31 mars 1916	$1,755,994 47

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

A la fin de l'exercice 1915-16 la longueur de voie ferrée en exploitation était de 274·6 milles. La voie a trois pieds six pouces de largeur.

Coût du réseau et du matériel le 31 mars 1916	$ 9,490,899 71
Déboursés durant l'exercice 1915-16	1,350,472 73
Soit un total de frais au 31 mars 1916, de	$10,841,372 44
Recettes brutes	$390,926 82
Frais d'exploitation	545,020 62
Déficit	$154,093 80

Les recettes brutes se comparent comme suit à celles de l'exercice précédent:—

1914-15	$415,495 44
1915-16	390,926 82
Diminution	$ 24,568 62

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

1914-15	$598,226 97
1915-16	545,020 62
Diminution	$ 53,206 35

On a fait les travaux exigés par l'entretien efficace du réseau, le renouvellement des rails et des traverses d'aiguillage, et le ballastage de plusieurs milles de voie.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

On a pris possession de ce réseau le 31 août 1914. Il relie la ligne maîtresse de l'Intercolonial et la nouvelle traverse du chemin de fer qui doit être exploitée entre Cap-Tormentine, N.-B., et Carleton-Point, I. P.-E. La ligne va de Cap-Tormentine à Sackville et mesure 36·05 milles de longueur.

On a dépensé $24,999.97 au 31 mars 1916 pour placer cette ligne à l'étalon des embranchements de l'Intercolonial.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation se comparaient comme suit le 31 mars 1916:—

Recettes brutes	$50,414 34
Frais d'exploitation	76,844 63
Déficit	$26,430 29

En plus des frais d'exploitation, on a payé $10,186.29 comme intérêt sur le prix d'achat de la ligne.

On trouvera à la suite du présent rapport des états donnant des renseignements détaillés sur le trafic, etc.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

On a pris possession de ce réseau le 1er août 1914. Il va de Campbellton, N.-B., à Saint-Leonards, N.-B., et mesure 111·30 milles de longueur.

On a dépensé jusqu'au 31 mars 1916 $2,637.47 pour mettre cette ligne à l'étalon des embranchements de l'Intercolonial.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation se comparaient comme suit le 31 mars 1916:—

Recettes brutes	$104,623 49
Frais d'exploitation	116,651 38
Déficit	$ 12,027 89

On a payé $90,000 comme intérêt sur le prix d'achat en plus des frais d'exploitation.

On trouvera à la suite du présent rapport des états donnant des renseignements détaillés sur le trafic, etc.

CHEMIN DE FER TRANCONTINENTAL NATIONAL.

Cette ligne va de Moncton, N.-B., à Winnipeg, Man., et mesure 2,002·71 milles de longueur, embrassant l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique entre Fort-William et Lake-Superior-Junction.

Le 31 mars 1916 les recettes brutes et les frais d'exploitation se comparaient comme suit:—

Recettes brutes	$3,758,387 39
Frais d'exploitation	3,860,528 75
Déficit	$ 102,141 36

On a payé $300,000 en loyer pour l'embranchement du lac Supérieur, en plus des frais d'exploitation.

On trouvera à la suite du présent rapport des états donnant des renseignements détaillés sur le trafic, etc.

CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN ET DE QUEBEC.

Ce réseau va de Centreville à Gagetown, la partie Centreville-Fredericton ayant été prise en main le 1er janvier 1915, et la partie Fredericton-Gagetown le 2 mars 1915, l'exploitation en étant confiée aux chemins de fer du gouvernement. La distance parcourue de Centreville à Gagetown est de 119·87 milles.

Au 31 mars 1916, les recettes brutes et les frais d'exploitation se comparaient comme suit:—

Recettes brutes	$57,742 71
Frais d'exploitation	90,757 13
Déficit	$33,014 42

On trouvera à la suite du présent rapport des états donnant des renseignements détaillés sur le trafic, etc.

CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Le rapport de cette caisse, transmis séparément, accuse:—

Balance au crédit, 31 mars 1915		$376,826 29
Contributions des employés au cours de l'exercice	$114,579 21	
Contributions des chemins de fer	100,000 00	
Formant un total de		214,579 21
Remboursements reçus, etc		1,155 47
Intérêts ajoutés		9,832 22
Formant un total de		$602,393 19
Dépenses totales		$253,890 45
Balance au crédit de la caisse au 31 mars 1916		348,502 74

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. P. GUTELIUS.

A l'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de Fer,
Ottawa, Ont.

RAPPORT ANNUEL DE LA DIVISION DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, pour 1914-15.

NOTE.—Le nombre de milles indiqués est la longueur réelle de la voie.

FONDATION ET VOIE.

Subdivision ou embranchement.	Tableaux des longueurs en milles.			
	Voie principale.	2e voie principale.	Voie de passage.	Autres voies de passage et de chargement.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
District n° 1—				
Mont-Joli	83·44		11·30	23·00
Rivière-du-Loup	118·13		22·21	19·34
Lévis	22·69	3·72	1·75	8·63
Chaudière	115·80		11·10	14·21
Nicolet	16·76		0·60	0·90
Quai de la rivière-Ouelle	6·48		0·90	
Quai de la rivière-du-Loup				4·61
Rimouski				2·58
Jct. Ste-Rosalie à Montréal, (section commune)	37·03	37·03		
Liaison du pont de Québec				2·37
Total	400·33	40·75	47·86	75·64
District n° 2—				
Moncton	175·25		16·71	42·37
Dalhousie	6.74			1·42
Campbellton	105·38		9·41	7·54
Frédéricton	110·64		4·45	8·10
Loggieville	13·77		1·03	6·43
Total	411·78		31·60	65·86
District n° 3—				
Halifax	62·12	14·04	8·56	61·79
Truro	124·75	7·08	19·83	30·50
St-Jean	89·36	3·05	13·00	53·58
Pointe-du-Chêne	11·89		1·10	3·48
Dartmouth (D. à D. compris)	81·57		1·06	3·77
Moncton				23·00
Total	369·69	24·17	43·55	176·12
District n° 4—				
Sydney	101·84		4·0	*27·2
Mulgrave	122·35	2·0	8·2	16·17
Stellarton	79·40		3·0	15·70
Trenton	8·30		0·4	4·85
Pugwash	4·60			2·00
Sunny-Brae	12·52		0·2	0·69
Pictou	2·23		0·4	2·70
Vale	5·35		0·0	0·50
Total	336·59	2·0	16·2	69·81

* Comprend 1·6 mille de vieille voie principale entre la rivière George et le lac Scotch.

NOTE.—La longueur de la partie de l'Intercolonial de la division de Moncton a été réduite de 10·76 milles à cause de l'abandon de la ligne Moncton-Pacific-Junction et de l'utilisation de la voie du Transcontinental-National entre ces points pour le service de tous les trains. Voir table militaire du chemin de fer Transcontinental-National.

SOMMAIRE POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

District n°	Table milliaire.			
	Voie principale.	2e voie principale.	Voies de passage.	Autres voies de passage et de chargement.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
1	400·33	40·75	47·86	75·64
2	411·78	....	31·60	65·86
3	369·69	24·17	43·55	176·12
4	336·59	2·00	16·20	69·81
Total pour le chemin de fer Intercolonial	1,518·39	66·92	139·21	387·43

SOMMAIRE POUR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

Chemin de fer.	Table milliaire.			
	Voie principale.	2e voie principale.	Voies de passage.	Autres voies de passage et de chargement.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Intercolonial	1,518·39	66·92	139·21	387·43
Ile-du-Prince-Edouard	274·60	....	31·30	....
Transcontinental National	2,002·71	13·45	170·37	256·49
Grand-Tronc-Pacifique (lignes louées)	192·09	....	17·85	40·15
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·05	....	0·93	3·35
International	111·30	....	1·90	6·45
Saint-Jean et Québec	119·87	....	6·08	3·60
Total	4,255·01	80·37	367·64	697·47

RAILS.

On a posé de nouveaux rails de 85 livres sur la voie principale dans les divers districts, comme suit:—

District n°	Milles de voies.
1	26·70
2	26·04
3	12·43
4	11·00
Nombre total de milles de voie renouvelée avec des rails de 85 livres	76·17

On s'est servi des bons rails enlevés lors de ces réfections pour le renouvellement de la ligne sur diverses longueurs et on a enlevé de la voie tous les rails creux, bossués à l'excès, ou défectueux de toute autre manière.

On a posé comme suit de nouveaux rails de 80 livres sur la ligne principale:—

District N° 1 . . . . 1·95 mille.

On a remplacé comme suit les rails de 56 livres sur la ligne principale et des embranchements:—

District n° 2 . . . . 3·77 milles.

Voici le milliaire des divers poids de rails des voies principales du tronc et des embranchements:—

District.	Poids des rails.					
	50 liv.	56 liv.	67 liv.	70 liv.	80 liv.	85 liv.
1	....	....	7·40	15·67	308·45	74·90
2	....	....	106·83	....	255·92	49·03
3	4·40	7·40	28·68	4·25	316·47	32·96
4	....	17·90	89·91	....	195·98	34·74
Total	4·40	25·30	232·82	19·92	1,076·82	191·63

RENOUVELLEMENTS DE TRAVERSES.

Pendant l'exercice on a renouvelé les traverses de la voie comme suit:—

District.	Ligne principale.	Moyenne par mille.	Voies de passage et de chargement.	Moyenne par mille.
	No	No	No	No
1	116,488	286	14,663	121
2	153,883	373	14,340	64
3	150,044	349	19,483	87
4	106,406	314	9,304	108

Un total de 385 jeux de traverses d'aiguillage ont été renouvelés durant l'année.

BALLASTAGE.

Le ballastage de fondation a été terminé sur les distances suivantes:—

	Milles.
District n° 1	18·72
" n° 2	32·68
" n° 3	75·82
" n° 4	41·50
Total	168·72

FOSSÉS.

On a terminé 33·36 milles de fossés afin de mieux drainer la fondation de la voie.

ÉLARGISSEMENT DES TALUS.

On a élargi les talus sur une distance totale de 16·81 milles par du remblayage afin d'étayer la voie et de donner au terrassement la largeur réglementaire.

SOUS-DOUBLIS DANS LES TRANCHÉES HUMIDES.

District.	8 pouces.	6 pouces.
	pds lin.	pds lin.
1	....	2,450
2	2,245	3,325
3	....	3,300
4	....	3,300
Total	2,245	12,375

PROTECTION DES REMBLAIS ET TRANCHÉES.

District n° 1.—Subdivision de Mont-Joli, mille 24·2: on a construit un mur de soutènement en fortes pierres perdues sur le côté nord de la voie.

District n° 2.—Subdivision de Fredericton, mille 80: on a construit une digue protectrice en branchages et en pierre, accusant deux cents pieds de longueur. Une digue de cent cinquante pieds de longueur, de même matériaux, a été construite au mille 83·96.

District n° 4.—Subdivision de Sydney: on a construit 1,400 pieds linéaires de coffrages.

TRANCHÉES EN ROCHE.

On a enlevé les roches libres et dangereuses des parois et des talus des tranchées en divers endroits des subdivisions de Campbellton, Halifax, Mulgrave et Sydney.

VOIES NOUVELLES ET MODIFICATIONS DE LA LIGNE MAÎTRESSE.

District n° 1.—Subdivision de Lévis: On a achevé 3·12 milles de la seconde ligne maîtresse entre South-Romuald et Chaudière-Curve. Entre la liaison du pont de Québec (mille 9·13, s.-d. de Lévis) et le pont de Québec, 2·37 milles de voies de passage ont été remis au Transcontinental National.

District n° 2.—Subdivision de Moncton: On a construit un raccourci, long de 4,663, entre le mille 11·64 de la subdivision de Moncton et le mille 10·76 de Pacific-Junction, ancienne subdivision de Napadogan, Transcontinental National. Ce raccourci était ouvert au service en décembre 1915, et tous les trains de l'Intercolonial passent maintenant dans la subdivision Napadogan du Transcontinental-National, entre le Pacific-Junction et Moncton. On a entrepris la voie maîtresse, les voies de passage et les ponts de l'Intercolonial. La gare de Berrys-Mills, sur l'Intercolonial, a été abandonnée, et la gare du Transcontinental-National, qui se trouvait primitivement à Lutesville, a été transportée en un emplacement nouveau devant l'ancienne gare de Berrys-Mills. Son nom a été changé en celui de Berrys-Mills. Un agent a été affecté à cette gare, et l'on a construit une voie de chargement, de 600 pieds, et un quai de chargement. Cette modification a réduit la distance de la ligne parallèle de 9·1 milles et a élagué 0·75 de mille de voies de passage.

LIGNES NOUVELLES LIVRÉES À L'EXPLOITATION.

Le 1er janvier 1916, l'Intercolonial livrait à l'exploitation le réseau Darmouth and Deans, entre Woodside et Musquodoboït supérieur, soit 67·10 milles. Cet embranchement est construit à l'entreprise pour le ministère des Chemins de fer et Canaux. Il

reste à construire les gares et autres bâtiments, les aqueducs, les voies de passage et les voies industrielles.

Le 31 mai 1916, le chemin de fer Vale, allant vers l'est de New-Glasgow à Thorburn, une distance de 5·42 milles, a été livré à l'exploitation. Cette partie du réseau est maintenant indiquée à l'horaire sous le nom de subdivision de Vale. La voie est faite de rails de 56 livres, reposés. Il reste encore à déblayer et à clôturer le tracé.

VOIES DE PASSAGE.

De nouvelles voies de passage ou prolongements de voies de passage ont été construits aux endroits suivants:—

	Pieds.
District n° 1—	
Mont-Joli, prolongement	3,070
Lavoie, nouveau	3,055
Bic, nouveau	1,816
Rioux, nouveau	3,010
Port Pic, nouveau	3,500
Rivière-du-Loup, prolongement	1,150
Total	15,601
District n° 2—	
Padouc, nouveau	1,150
" prolongement	340
Saint-Octave, prolongement	400
Total	1,890
District n° 3—	
Windsor-Junction, nouveau	1,323
" " "	1,896
Amherst, nouveau	2,080
Sackville, prolongement	370
Total	5,669

Sommaire des voies de passages construites:—

	Pieds.
District n° 1	15,601
" n° 2	1,890
" n° 3	5,669
" n° 4	....
Total	23,160

TRONÇONS INDUSTRIELS, ETC.

On a construit comme suit des tronçons industriels, des voies de chargement et diverses modifications de voie:—

	Pieds.
District n° 1—	
Mont-Joli, nouvelle voie pour pommes de terre	650
" nouvelle voie à pesage	525
Rivière-du-Loup, nouvelle voie d'entreposage	1,940
Jonction Saint-Charles, nouvelle voie d'entreposage	1,640
Jonction Chaudière, nouvelle voie pour combustible	1,210
Lévis, voie de remise houillère	3,304
Drummondville, voie de chargement	680
" voie de remise houillère	1,044
Total	10,993

District n° 2—	
Newcastle, nouvel évitement	570
Petit-Rocher, nouvel évitement	378
Loggieville, S.-D., nouvel évitement, mille 8·94	489
Jonction Derby, nouvel évitement	700
Total	2,137

Le tronçon industriel du mille 47·5 de la subdivision de Campbellton a été reculé au mille 47·2. On a installé une aiguille à l'extrémité ouest de la voie blanche à Sainte-Florence, et on l'a modifiée en voie d'évitement ouverte.

Une voie blanche de 2.42 milles de longueur, ayant des évitements, a été construite du mille 120.76 de la subdivision de Moncton, immédiatement à l'est de la gare de Bathurst, jusqu'aux pulperies et papeteries de la *Bathurst Lumber Company* à Bathurst, N.-B. La longueur totale de la voie posée est de 14,850 pieds. La *Bathurst Lumber Company* exploite maintenant cette voie.

	Pieds.
District n° 3—	
Sackville, nouvel évitement	550
District n° 4—	
Trenton, prolongement	1,040

Sommaire des tronçons industriels terminés:—

District n° 1	10,993
" n° 2	16,987
" n° 3	550
" n° 4	1,040
Total	29,570

TRONÇONS INDUSTRIELS ET AUTRES ENTREPRIS.

	Pieds.
District n° 1—	
Carmel, puits	12,304
Goodhue	418
Blake (en partie)	221
Soulard	1,040
Total	18 3990

VOIES PARTICULIÈRES.

Emplacement.	Nom de la personne ou firme.	Pieds.
District n° 1—		
Mont-Joli, mille 8·9	Isidore St-Laurent	1,000
" " 68·34	Brown Corporation	6,424
Lévis " 11·8	Dry Dock Co.	3,635
" " 12·0	Davie Shipbuilding and Rep. Co.	2,034
	Total	13,093
District n° 2—		
Bathurst	Bathurst Lumber Co.	3,141
Campbellton S.D., mille 43·11	Aquilas Lajoie	440
" " " 45·54	Jos. Laforce	400
Loggievile " " 6·30	H. A. Frank	313
Fredericton " " 57·20	H. Holmes	264
" " " 1·09	S. R. McElwee	324
	Total	4,882

District n° 3—

Stewiacke	J. Lewis & Sons	853
Halifax	Brandram-Henderson	222
Truro S.D., mille 85·2	C. S. Hickman	320
Humphreys	LeB. D. Lockhart	230
Saint-Jean	St. John Exhibition Association	322
Moncton	John H. Marks	608
Pointe-du-Chêne	Roger Miller, P.E.I., Ltd	110
Lawrencetown	Pictou Contractors Supply Co.	380
Dartmouth	Dartmouth Coal and Supply Co.	30
Woodside	Acadia Sugar Refinery Co.	238
Port-Elgin	C. S. Hickman	575
	Total	3,888

District n° 4—

Sydney S.D., mille 70·08	C. L. Osborne	700
" " " 86·70	McMillan	523
Mulgrave " " 63·4	W. Robertson	295
" " " 44·34	Cameron & Fraser	58
Trenton " " 1·78	Nova Scotia Steel and Coal Company	270
	Total	1,846

Sommaire des voies particulières construites:—

	Pieds.
District n° 1	13,093
" n° 2	4,882
" n° 3	3,888
" n° 4	1,846
Total	23,719

AQUEDUCS.

District N° 1.—Jonction de Chaudière: On a installé, pour remplacer celle qui avait été détruite par le feu le 26 novembre 1914, une citerne encaissée, n° 1 réglementaire de 40,000 gallons. L'ancienne pompe a été démontée et envoyée aux magasins de l'outillage.

Trois-Pistoles: On a réparé le réservoir inférieur.

De Lotbinière: Les réservoirs ont été réparés et peinturés.

Les pesées de contrebalancement des six réservoirs ont été exhaussées pour donner un gabarit plus élevé.

District N° 2.—On a réparé et nettoyé les réservoirs, canalisations, chaudières et pompes à Canaan, Harcourt, Rogersville, Newcastle, Beaver-Brook, Red-Pine, Bathurst, Belledune, Charlot, Métapédia, Millstream, Routhierville, Causapscal, Petit-Métis, Loggieville, Millerton, Blackville, Durram et Gibson.

Rivière-Jacquet: On a installé une nouvelle citerne encaissée réglementaire de 40,000 gallons.

Jonction Dalhousie: On a construit une nouvelle digue en béton pour former un réservoir, et posé une canalisation de dix pouces partant du réservoir et allant au tuyau de pression de la ligne maîtresse. Le tuyautage de la gare a été nettoyé et réparé.

Campbellton: On a réparé la citerne et le tuyau de pression, le tuyautage de chauffage et d'alimentation des wagons, et les latrines dans les abris.

Val-Brillant: On a prévu le remplacement de la citerne en bois, incendiée en 1914, par un réservoir en acier de 40,000 gallons, à tuyau régulateur de pression de dix pouces. Les assises en béton du réservoir sont construites et la citerne sera installée dès sont arrivée des usines.

District N° 3.—Jonction Painsec: Renouvellement de la canalisation d'aqueduc de la gare.

Island-Yard (St-Jean): Installation d'aqueduc et de latrines dans les bureaux du garage.

Moncton: Installation de compteurs dans les bureaux chefs, le bâtiment du service wagonnier, la cour de nettoyage des wagons, la huilière, la remise à locomotives, les bureaux du garage et de la gare.

District N° 4.—Installation de compteurs dans les remises à locomotives de Stellarton et de Pictou.

Prolongement de la canalisation d'aqueduc à New-Glasgow, Tatamagouche, Westville et Sydney.

Installation d'une pompe nouvelle dans la station de pompage de la Rivière-John, et d'une chaudière d'occasion dans la station de pompage d'Oxford-Junction.

BÂTIMENTS.

On a fait comme suit de nouveaux bâtiments, des plates-formes, des modifications et des rallonges aux bâtiments existants:—

District N° 1.—Subdivision de Mont-Joli: Nouveau débarcadère de 750 pieds par 8, en béton.

Rivière-du-Loup: Nouvelles cours à bestiaux, clôtures en fil de fer réglementaire. à Sainte-Hélène, Sainte-Louise, Carrier, jonction de la Rivière-Ouelle, et jonction de Saint-Charles.

Subdivision de Lévis: On a construit à Lévis une nouvelle halle aux marchandises mesurant 400 pieds par 40, bureaux et latrines compris. La halle a une charpente d'acier, un lambrissage en brique et une couverture en gravier et goudron; les fondations sont en béton. Les bureaux sont chauffés à la vapeur et tout l'éclairage du bâtiment se fait à l'électricité. Il y a des fils de rallonge qui permettent de transporter des lumières dans les wagons. Côté voie, les portes sont à glissière continue. Cette halle a été ouverte au service le 1er janvier 1916 et l'ancienne a été abandonnée. La construction a été faite à l'entreprise.

On a construit une charbonnière pour le déchargement de la houille apportée par les navires, pour l'emmagasinage et pour le chargement en wagons du combustible du réseau entre Rivière-du-Loup et Drummondville. L'installation comporte deux tourelles en acier de construction, atteignant une hauteur de 131 pieds; chacune est munie d'une cuve de prise de deux tonnes et d'un monte-charge. Ces tourelles sont mobiles et ont une course de 252 pieds sur le quai de déchargment. Le charbon est apporté (sur un transporteur à câble de 1,700 pieds de longueur; mû par l'électricité et appuyé sur un chevalet en bois) dans les 21 soutes ayant chacune une capacité de 84 tonnes. Ces soutes sont munies de glissoirs pour le chargement des wagons. Les soutes, le transporteur et les tourelles ont été construites à l'entreprise, et le personnel du chemin de fer a posé les rails nécessaires. L'installation a une capacité de cinq cents tonnes l'heure quand les cuves des deux tourelles fonctionnent. Cet outillage remplace l'ancien régime à locomotive qu'on utilisait au quai Princesse.

Saint-Romuald: On a construit une nouvelle plate-forme de gare pour la double voie.

Subdivision Chaudière: A Saint-Apollinaire, nouveau hangar en bois pour les marchandises; dimensions, 50 pieds par 26. Des chalets de nécessité à deux compartiments ont été construits hors la gare à Saint-Apollinaire et à Sainte-Perpétue, et un nouveau bras a été installé à Mont-Joli pour le service trainier des postes.

On a installé des plates-formes-pesées à Lévis (2), à Montmagny (1), et à Laurier (1).

On a renforcé et réparé comme suit les bâtiments: Mont-Joli, remise à locomotives; gare du Bic, salle d'attente; Trois-Pistoles, toit de la gare; Saint-Eloi, es-

calier de la gare; Isle-Verte, gare; Saint-Arsène, gare; Rivière-du-Loup, atelier des machines et remise à locomotives; Vieux-Chemin-du-Lac, toit de la gare; Sainte-Hélène, toit de la gare; Saint-Philippe, toit de la gare; Saint-François, toit de la gare: Saint-Pierre, gare; Saint-Valier, gare; jonction de Chaudière, remise à locomotives, salle des chaudières, atelier des machines, et bureaux; Lévis, ateliers B et B et glacière (ré-emplacement); de Lotbinière, gare et domicile de l'agent; Villeroy, chalet de section; Saint-Cyrille, domicile de l'agent et gare; jonction Aston, gare; Manseau, gare; jonction Saint-Léonard, gare; Bagot, gare; Lemieux, gare; jonction Sainte-Rosalie, gare.

On a renouvelé en bois les débarcadères de dix-neuf gares, et en cendre les allées de trois localités.

District N° 2.—Les nouvelles gares suivantes ont été construites dans le district:—

Derby-Junction, une nouvelle gare N° 5 et une plate-forme, à Hodgins, un abri.

Des remises réglementaires à charbon ont été construites à Gloucester-Junction, Belledune et Saint-Moïse.

Une remise double à outils a été construite à Harcourt.

Des quais de chargement de hauteur et de gabarit réglementaires ont été construits à Newcastle, Chatham, et Berry-Mills; une plate-forme de transbordement de hauteur réglementaire et longue de 369 pieds a été installée à Newcastle.

Construction de plates-formes réglementaires pour les hangars à marchandises à Métapédia, et Lac-au-Saumon.

Construction de parcs réglementaires à bestiaux à Nash's Creek, Sayabec et Rivière-Jacquot.

Abaissement au niveau réglementaire de la plate-forme de la gare à Doaktown, et établissement du gabarit réglementaire.

Construction de soutes à charbon à Red-Pine, dans le hangar aux marchandises; à Millstream, dans la citerne.

Nettoyage et réparations aux gares et autres bâtiments: à Coal Branch, gare; Rogersville gare; Newcastle, gare; jonction Dalhousie, gare; New-Mills, gare; Campbellton, gare; Flatlands, gare; Saint-Florence, gare; Amqui, gare; Saint-Moïse, gare; Petit-Métis, gare; Gibson, remise à locomotives, glacière et magasins.

En plus des gares déjà citées, on a réparé 33 gares, 40 plates-formes de gare, 13 hangars à marchandises, 6 plates-formes de chargement, et une habitation.

On a peinturé le dehors des gares suivantes: Rogersville, Elm Tree, Métapédia, Millerton, Blackville-en-Haut, Loggieville, Gibson, Newcastle.

On a peinturé ou tendu de papier l'intérieur des gares de jonction Dalhousie, Chatham, Canaan, Adamsville, jonction Kent, Newcastle.

Huit habitations ont été peinturées au dehors à Bartibogue, Campbellton, Métapédia (2) Millstream (2), Millerton, et Quarryville; des embarcadères à voyageurs ont été construits à Berry-Mills, et une allée en cendre, pour voyageurs, à Adamsville.

District N° 3.—De nouvelles gares à voyageurs ont été construites à Humphreys, réglementaire n° 3, et à Lantz, gare-abri.

De nouvelles plates-formes réglementaires en bois pour voyageurs ont été construites à Shubenacadie, Stewiacke, Apohaqui, Bloomfield, Passekag, Lakeside, Quispamsis.

Des allées en cendre ont été disposées pour les voyageurs à McLeods et à Ferme Modèle.

On a construit des remises réglementaires à charbon à Lakeside, Anagance et Ferme Modèle.

On a renouvelé trois plates-formes à voyageurs et à marchandises: à Greenville, plate-forme de gare; Amherst, hangar à marchandises; Plumweseep, plate-forme de gare.

On a construit des parcs réglementaires à bestiaux à Petitcadiac, Penobsquis, Apohaqui, et Passekeag.

A Oxford-Junction, on a construit une nouvelle halle réglementaire à marchandises et une nouvelle plate-forme à machine.

A Moncton, des réparations et des rallonges ont été faites aux ateliers, rotondes, magasins et bureaux, etc.; on a posé une clairevoie nouvelle aux ateliers de mécanique; on a désaffecté en magasins les bureaux, renouvelé le plancher de la chaufferie, insulé le toit, la wagonnerie et la fonderie à laiton; installé une nouvelle salle de refoulement hydraulique aux usines; prolongé de 80 pieds la plate-forme de transbordement aux balles aux marchandises, construit un toit en parasol; prolongé de 50 pieds la fonderie à laiton, et réparé les fermes du toit de la raboterie.

District N° 4.—De nouvelles gares ont été construites à Trenton, réglementaire n° 2, avec plate-forme en bois pour voyageurs; longueur, 357 pieds; Sylvan-Valley, gare-abri.

Les plates-formes à voyageurs ont été renouvelées à Sydney-Nord, Rivière-Ouest, Eureka, Merigomish, Marshy-Hope, Westville, Sylvan-Valley.

Des parcs réglementaires, clôturés en broche, pour bestiaux, ont été construits à Lansdowne, Conn's-Mills, Pugwash.

La gare et d'autres bâtiments ont été exhaussés au-dessus de la voie, ou ont été écourtés sur les parois pour donner le gabarit de côté réglementaire à Iona, Denmark, et Rivière-John.

On a construit des soutes et des remises à charbon à Sylvester, Marshy-Hope et Mérigomish.

On a installé une nouvelle pesée sur rail à Sydney-Mines.

A Sydney-Nord, on a installé une nouvelle plate-forme à la halle aux marchandises.

On a réparé, déplacé et peinturé les édifices et les quais suivants: L'ancienne gare de la jonction Sydney-Nord a été transportée à un point situé sur la voie principale à l'est de la station de la rivière Georges. A Petit-Bras-d'Or, construction d'un portique extérieur. Sydney, extérieur de la gare peinturé, posage d'une plate-forme et d'un garde-fou au réservoir surélevé, et installation de nouvelles latrines. Stellarton, réparations à la rotonde et à la plaque tournante et construction d'un abri pour le compteur à eau. Rivière James, réparation au hangar à marchandises. Scotsburn, hangar à marchandises transporté à un nouvel emplacement. Pictou, réparations aux quais et à la plaque tournante. Pugwash, réparations au quai. Trenton, construction d'un nouveau quai de chargement et posage de poteaux d'éclairage sur le quai de la gare.

CLÔTURES, NOUVELLES ET RÉPARÉES.

On a construit 108·27 milles de clôture métallique du type classique, répartis comme suit:—

	Nouvelle clôture métallique.	Clôture métallique réparée.
	Milles.	Milles.
1	37-45	
2	18 77	0-47
3	16-15	
4	35-40	
Total	107-77	0·47

AMÉLIORATIONS AUX TÊTES DE LIGNES.

District n° 1.—Mont-Joli: On a redressé la voie principale afin de pouvoir poser une longueur de manœuvre et faciliter ainsi le mouvement des changements. On a construit un quai en béton à la gare. On a construit une voie d'arrêt pour le charge-

ment des pommes de terre, et pour mettre fin à l'encombrement dans le parc on a transporté le pont à bascule à un nouvel endroit, à l'extrémité ouest. Cette voie a été prolongée vers l'ouest afin de procurer plus d'espace pour le pesage. On a installé dans la rotonde un appareil de chauffage pour l'eau d'alimentation, avec le tuyautage nécessaire.

On a installé dans la rotonde un générateur du type machine, pour fournir le courant nécessaire à l'éclairage de la rotonde, de la gare des voyageurs, de la glacière, du hangar à marchandises et des bureaux. On a installé dans la rotonde des réflecteurs d'applique, avec des lampes de 100 watts, ainsi qu'un système complet de distribution des fils dans des tubes isolateurs en fer dans tous les édifices.

Rivière-du-Loup: On a posé une seconde voie sur le pont de la Rivière-du-Loup afin de faciliter la manœuvre des trains. On a construit une voie de garage dans le parc Gauvreau pour l'entreposage des wagons hors de service. On a amélioré le système d'éclairage de la rotonde en ajoutant des lampes au tungstène avec réflecteurs, et les fils ont été distribués dans des tubes isolateurs en fer. On a installé une nouvelle pompe d'alimentation des chaudières à titre de pompe auxiliaire et on a ajouté une pompe à vide, en vue d'améliorer et de réduire la dépense du chauffage des ateliers et de la rotonde.

Jonction de Chaudière: Les systèmes d'éclairage électrique et de pompes d'alimentation des chaudières ont été améliorés par l'installation de lampes au tungstène de 100 watts et d'un appareil de chauffage d'eau d'alimentation.

District n° 2.—Campbellton: On a amélioré l'appareil de chauffage de la rotonde en installant une pompe à vide et en le modifiant de manière à se servir de la vapeur d'échappement pour le chauffage au lieu de la vapeur vive, afin d'économiser le combustible. On a installé un appareil de chauffage pour l'eau d'alimentation et une pompe auxiliaire d'alimentation des chaudières. On a posé des garnitures d'éclairage électrique sur le quai à l'endroit où les wagons s'approvisionnent d'eau.

Gibson: La chaudière de la rotonde a été remplacée par une chaudière d'occasion.

District n° 3.—Halifax: On a terminé la nouvelle disposition de la voie sur la jetée n° 2. On a posé un nouveau couronnement en charpente sur le mur de soutènement à l'atelier de nettoyage des wagons, et on a installé des compteurs électriques et à eau sur la nouvelle jetée n° 2 pour tenir compte du courant et de l'eau utilisés. On a réparé les fils de transmission du chemin de fer et on a peinturé de nouveau les 210 poteaux des rues de la ville. On a posé des lampes quadruples sur les jetées n°s 2 et 9 afin de faciliter le chargement des bâtiments de transport le soir.

Jonction Windsor: L'accommodement du parc a été augmenté de 100 wagons en y posant 4,900 pieds de voies de garage et pour faciliter la manœuvre des trains on a ajouté trois voies de jonction.

Rockingham: On a pourvu au remisage de 480 wagons de plus en posant 19,200 pieds linéaires de voies de garage. On a posé les fils nécessaires pour l'éclairage de la gare et du hangar à marchandises.

Richmond: On a posé des voies supplémentaires sur une longueur de 3,220 pieds, ce qui augmente le logement de la gare de 65 wagons.

Moncton: On a terminé le passage inférieur de la rue Main ainsi que les modifications à la voie nécessitée par ce passage. On a installé un système de protection contre l'incendie aux nouveaux ateliers. On a construit une cheminée en briques cintrées, d'une hauteur de 175 pieds, ce qui dispense du service de deux ventilateurs aspirants actionnés par la vapeur, et ce, en vue d'économiser les frais d'entretien et d'exploitation. On a installé un appareil plus puissant pour le chauffage d'eau d'alimentation, et dans l'usine génératrice on a installé une pompe d'absorption, fonctionnant à l'électricité, et un condensateur à moteur synchrone, de 500 k.v.a., une turbo-génératrice de 940

k.v.a., ont été installés dans l'usine génératrice, afin d'économiser davantage et d'améliorer la régulation du voltage, augmentant ainsi le rendement de l'usine. On a installé dans les ateliers de construction des wagons, une dynamo auxiliaire pour la charge des batteries des wagons éclairés à l'électricité.

On a installé des poteaux d'éclairage, munis de lampes à gaz d'azote de grande puissance, en vue d'améliorer l'éclairage des abords de la gare des voyageurs.

On a renouvelé, dans tous les parcs de chemin de fer, les téléphones particuliers et on a ajouté sept nouveaux appareils au réseau.

On a installé des compteurs à eau dans les bureaux d'administration, l'édifice du service des wagons, l'usine à gaz, le parc de nettoyage des wagons, la rotonde, la gare aux charbons, et le dépôt d'huile, afin de diminuer la consommation de l'eau et les dépenses.

On a construit des voies de garage dans le parc pour l'entrepôsage des locomotives mises au rancart, pour le déchargement des rebuts pour la scie à rails et pour les wagons officiels, sur une longueur totale de 4,850 pieds.

On a fait un nouveau tracé des promenades et terrains de la gare.

Truro: On a installé une pompe pour l'alimentation des chaudières et un appareil pour le chauffage de l'eau d'alimentation dans la rotonde.

On a amélioré le système d'éclairage électrique de la rotonde en y ajoutant des lampes au tungstène de 100 watts, et on a posé les fils dans des tubes isolants en fer. On a également installé un appareil pour le chauffage de l'eau d'alimentation et une pompe simultanée pour la compression de l'air dans la rotonde.

Point-Tupper: On a installé dans la rotonde une pompe pour l'alimentation des chaudières, un appareil pour le chauffage de l'eau d'alimentation et une pompe à vide. On a modifié le système de chauffage de façon à se servir de la vapeur d'échappement au lieu de la vapeur vive, pour des raisons d'économie.

Stellarton: On a amélioré le système d'éclairage de la rotonde en ajoutant des lampes au tungstène de 100 watts, et l'on a posé les fils dans des tubes isolants en fer. On a installé un compteur à eau. Dans la rotonde on a installé un appareil pour le chauffage de l'eau d'alimentation. On a posé une jonction de raccordement sur la voie principale à la gare pour faciliter la manœuvre des trains.

DOMMAGES CAUSÉS PAR LES INONDATIONS.

District n° 2.—Une crue survenue au printemps de 1915, sur la rivière Nashwaak, a inondé la voie à quatre endroits dans la subdivision de Fredericton, causant des dommages considérables au ballastage de la voie.

District n° 3.—Le 27 septembre 1915, une haute marée a endommagé 150 pieds de ballastage de la voie à la Pointe-du-Chêne.

District n° 4.—De hautes marées ont endommagé le ballastage de la voie à Pictou-Landing, Pugwash, Brown's-Point et Loch-Broom.

DOMMAGES causés par le feu.

Endroit.	Date.	Dommages.
District n° 1—		
Subdivis. de la Riv.-du-Loup.—		
Mille 108	30 septembre 1915	102 perches de clôture métallique.
Mille 109	30 septembre 1915	40 perches de clôture métallique.
Subdivision de Lévis—		
Ville-Marie	1er octobre 1915	Quai de la gare endommagé.
St-Romuald	27 mai 1915	Toit de la gare endommagé.
Subdivision de Chaudière.—		
St-Léonard	2 juin 1915	175 traverses brûlées.
Daveluyville	3 août 1915	24 traverses brûlées.
Mille 1·5	3 août 1915	150 poteaux de clôture; 7 poteaux de télégraphe.
Jonction Ste-Rosalie	27 juin 1915	Gare légèrement endommagée.
District n° 2—		
Subdivision de Moncton.—		
Mille 147·5		400 pieux de clôture et 40 perches de fil de clôture.
District n° 3—		
Subdivision de Halifax.—		
Ancienne jetée n° 2	14 mars 1016	Quai, 525 x 80; hangar, 407 x 47, six wagons fermés.
District n° 4—		
Subdivision Sydney.—		
Boisdale	7 janvier 1916	Gare et partie de plate-forme.
Pointe-Tupper	— mars 1916	Fondations de chambre des chaudières.

ARPENTAGES.

On a fait les réarpentages pour les plans réglementaires des voies ferrées comme suit: District n° 4, subdivision de Mulgrave, mille 0·0 au mille 42·0, 42 milles.

On a terminé les arpentages et les plans pour les profils de voies réglementaires comme suit:—

						Milles.
District n° 1—						
Subdivision de	Nicolet	Mille	0·0	au mille	16·8	16·8
"	Chaudière	"	100·0	"	115·8	15·8
"	Riv.-du-Loup (em. du quai)	"	0·0	"	4·2	4·2
"	Riv.-Ouelle	"	0·0	"	6·5	6·5
"	Québec, raccord. d'embranc.	"	0·0	"	2·4	2·4
						45·7
District n° 2—						
Subdivision de	Campbellton	Mille	80·0	au mille	100·0	20·0
"	Fredericton	"	0·0	"	110·7	110·7
"	Loggieville	"	0·0	"	13·8	13·8
"	Dalhousie	"	0·0	"	6·7	6·7
						151·2
District n° 3—						
Subdivision de	Saint-Jean	Mille	0·0	au mille	89·3	89·3
"	Pointe-du-Chêne	"	0·0	"	12·0	12·0
"	Dartmouth	"	0·0	"	15·0	15.0
"	N.-B. et I.-du-P.-E.	"	0·0	"	36·0	36·0
						152·3
District n° 4—						
Subdivision de	Mulgrave	Mille	0·0	au mille	42·0	42·0
"	Vale	"	0·0	"	5·4	5·4
"	Sydney	"	75·0	"	91·5	16·5
						63·9
Total						413·1

On a terminé les plans suivants de parcs de gares:—

	Plans.
Subdivision de Mont-Joli	11
Rivière-du-Loup	18
Lévis	5
Chaudière	23
Nicolet	1
Rivière-Ouelle, embranchement du quai	2
Moncton	10
Dalhousie	1
Campbellton	9
Fredericton	20
Loggieville	2
Halifax	11
Saint-Jean	23
Truro	21
Dartmouth	2
Pointe-du-Chêne	3
Sydney	21
Stellarton	4
Trenton	1
Sunny-Brae	2
Total	190

CINTRAGE DE LA VOIE.

On a fait de nouveau le cintrage de la voie et des courbes comme suit:—

District	n° 1	30·15
"	n° 2	128·69
"	n° 3	21·05
"	n° 4	31·50

ARPENTAGES DE CONSTRUCTION.

On a fait les arpentages suivants pour la révision des pentes et l'amélioration de la ligne:—

	Milles.
Reconnaissances	310
Tracés de préparation et projets	334
Tracés	102
Réarpentages de la voie	37
Inspection de la voie	128
Inspections de routes projetées	37

PONTS ET PONCEAUX.

On a réparé et remplacé des ponts et des ponceaux comme suit:—

District N 1. — Subdivision de Mont-Joli: Mille 60.7 — On a terminé un pont surélevé, avec chemin de passage, se composant de poutres en treillis continu cimentées reposant sur des culées en béton.

Mille 83.3. — On a terminé le pont traversant la Rivière-du-Loup et on lui a donné une dernière couche de peinture.

On a mis la dernière main aux ponts 14.1 et 56.9.

On a remplacé une travée de poutres en I par un ponceau tubulaire de 30 pouces et du remblai.

Six ouvertures à longerons en bois ont été remplacées par des conduits en béton, des ponceaux en fonte, puis remplies.

On a remplacé des longerons de pontres en I et des tabliers en bois à jour par trois abris à rails en béton.

On a renouvelé les tabliers de deux ponts.

On a réparé les culées en maçonnerie d'un pont; on a peinturé cinq ponts et renouvelé un ponceau dallé en bois.

Subdivision de la Rivière-du-Loup: On a donné une dernière couche de peinture aux ponts 3.9, 21.7, 24.3, 26.6, 28.3, 35.5, 35.6, 47.3, 57.7, 77.5 et 77.8; tous ces ponts ont été presque terminés l'an dernier et ils sont maintenant complètement achevés.

Mille 11.0.—Deux nouvelles culées en béton et un pilier ont été construits à l'entreprise et on a monté un nouvelle travée à tablier en longerons de tôle.

On a remplacé par des ponceaux tubulaires en béton et rempli deux ouvertures libres à longerons en bois.

On a remplacé des longerons de poutres en I et des tabliers en bois à jour par des abris à rails en béton.

On a fait de légères réparations à trois ponts.

Vieux ponts peinturés, six.

Ponceau rempli, un.

Subdivision de Lévis: On a donné une dernière couche de peinture aux nouveaux ponts suivants presque terminés l'an dernier et on a fait les travaux nécessaires à leur parachèvement: 17.96, 18.15, 19.7, 20.1, 20.3.

Mille 19.5.—Ancienne travée d'acier remplacée par deux travées à partir du mille 18.3, avec changements à la maçonnerie existante; nouvelles assises de pont et murs de ballast.

Mille 20.2.—On a monté une nouvelle travée à tablier de longerons en tôle pour la deuxième voie.

Mille 20.8—On a terminé cette année le passage supérieur du chemin de fer Transcontinental national. Le passage se compose maintenant d'un pont à trois travées à tablier de longerons en tôle sur des culées en béton et en maçonnerie.

On a remplacé des travées à poutres en I par des ponceaux en béton à surface de rails, à deux endroits.

On a remplacé une ouverture libre à longeron en bois par un ponceau tubulaire en béton et du remblai au mille 18.0.

On a renouvelé un ponceau dallé en bois et rempli un ponceau.

Subdivision de Chaudière: On a donné une dernière couche de peinture aux ponts suivants que l'on avait presque terminés l'an dernier et fait les travaux nécessaires à leur parachèvement: 2.2, 6.6, 13.0, 13.2, 23.6, 24.5, 30.7, 31.7 et 43.1.

Mille 50.8—Rivière Gentilly; on a monté une travée à poutres à âme lisse d'une longueur de 30 pieds et construit une nouvelle culée en béton.

On a remplacé deux travées en I par des ponceaux à surface de rails en béton.

On a remplacé six ouvertures libres à longerons en bois par des ponceaux tubulaires en béton et rempli ces ouvertures.

On a remplacé vingt-quatre tabliers de ponts.

On a remplacé quatre ponceaux dallés de bois par des ponceaux tubulaires en béton et un ponceau dallé de bois par un ponceau en béton, à surface de rails.

On a réparé la maçonnerie de huit ponts.

On a peinturé de nouveau cinq ponts.

On a renouvelé un ponceau dallé de bois.

On a rempli quatre ponceaux.

Raccordement du pont de Québec: On a réparé la maçonnerie du pont de la rivière Chaudière.

District n° 2.—Subdivision de Moncton: Rivière Kouchibouquacis.—On a monté au complet une travée de tablier à longerons en tôle, d'une longueur de 85 pieds, sur la nouvelle maçonnerie construite l'an dernier.

Les nouveaux ponts suivants, presque terminés l'an dernier, ont reçu une dernière couche de peinture et ont été parachevés: 61.2, 65.1, 118.1, 125.5, 136.2, 152.5, 159.8.

On a renouvelé les tabliers de douze ponts.

On a réparé la maçonnerie de dix-sept ponts.

On a peinturé de nouveaux quinze ponts.

Mille 80.0—Chemin surélevé, construction de nouvelles culées en béton. L'ancienne ferme de rails sera remplacée en 1916-17 par une travée à longerons en treillis, de 64 pieds.

Mille 120.7—Chemin surélevé, construction de nouvelles culées en béton. L'ancienne ferme de rails sera remplacée en 1916-17 par une travée de 105 pieds à longerons en treillis.

Mille 152.5—Chemin surélevé, construction de nouvelles culées en béton. L'ancienne ferme de rails sera remplacée en 1916-17 par une travée de 105 pieds à longerons en treillis.

Mille 10.6—Par suite de l'abandon de la voie principale du chemin de fer Intercolonial, entre les milles 2 et 11·6 on a enlevé la travée de ce pont.

Subdivision de Campbellton: De nouveaux ponts, presque terminés au cours du dernier exercice, ont reçu une dernière couche de peinture et ont été parachevés comme suit: 5.2, 43.4, 58.6, 102.1.

Mille 91.10—Un nouveau pont en bois pour croisement supérieur de ferme.

Mille 104.7—On a remplacé par un ponceau en béton, à surface de rails, une travée à poutres en I sur des murs de maçonnerie.

On a renouvelé les tabliers de sept ponts.

On a réparé la maçonnerie de deux ponts.

On a peinturé de nouveau vingt-cinq ponts.

Subdivision de Fredericton: On a donné une dernière couche de peinture et parachevé comme suit des nouveaux ponts presque terminés au cours du dernier exercice: 49.2, 86.9 et 105.3.

On a fait des changements aux assises et aux murs de ballast pour recevoir des travées d'acier plus lourdes aux ponts 13.5, 13.6, 13.9, 20.9, 21.5, 70.6, 99.3 et 99.4. En 1916-17 on montera de nouvelles travées d'acier.

Mille 62.7—On a construit de nouvelles culées en béton. En 1916-17 on montera une travée de poutres à âme pleine, de 30 pieds.

Mille 92.4—On a construit de nouvelles culées en béton. En 1916-17, on fera le montage d'une travée à tablier en longerons de tôle, de 28 pieds.

Mille 95.3—On a construit de nouvelles culées en béton. En 1916-17, on installera une travée de 23 pieds à poutres en I.

Mille 102.6—On a porté la pente de ce pont à 3 pieds. Les matériaux pour un chevalet en pilotis que l'on doit ériger en 1916-17, sont rendus sur les lieux.

On a redressé quinze ouvertures libres à longerons afin de permettre la circulation de locomotives plus lourdes.

On a remplacé quatre ponceaux dallés de bois par des ponceaux tubulaires en béton.

On a renouvelé un ponceau dallé de bois.

On a réparé cinq ponceaux.

On a peinturé de nouveau quatre ponts.

Subdivision de Loggieville: On a nettoyé et peinturé la partie métallique de deux ponts.

Voie de sûreté de Bathurst, mille 0.5—On a érigé par-dessus la rivière Little une travée de 88 pieds à poutres à âme pleine.

District n° 3.—Subdivision de Halifax: Mille 1.0—Parc de Richmond, une passerelle surélevée en acier, composée de deux fermes à âme pleine, de 118 et de 60 pieds respectivement, avec un escalier pour monter au niveau de la rue, a été construite au complet.

Les ponts suivants, presque terminés au cours du dernier exercice, ont reçu une dernière couche de peinture et ont été parachevés: 9.1, 18.2, 19.5, 20.5, 38.2, 57.9 et 58.4.

Mille 34.8—Un ponceau en béton à surface de rails, avec tablier en ballast, a été construit pour remplacer un tablier en bois à jour.

Ponceaux réparés, 2.

Ponts peinturés, 2.

Ponceaux en bois remplacés par des ponceaux tubulaires en béton, 20.

Subdivision de Truro: Les ponts suivants, presque terminés au cours du dernier exercice, ont reçu une dernière couche de peinture et ont été parachevés: 8.2, 14.5, 23.2, 47.1 et 80.1.

Mille 79.5—Chemin surélevé, on a terminé de nouvelles culées en béton. On a fabriqué et expédié sur les lieux pour montage en 1916-17, un longeron de 105 pieds en treillis continu.

Mille 96.3—Palmers-Pond: on a monté et terminé une travée de tablier en longerons de tôle, 82 pieds de longueur.

Mille 97.0—Passage inférieur de Dorchester; on a monté et terminé une travée de 24 pieds en poutres en I, d'une longueur de 24 pieds.

Mille 111.2—Rivière Memramcook, on a monté et terminé une travée à tablier de longerons de tôle, d'une longueur de 63 pieds.

Mille 124.6—Passage inférieur de la rue Main, Moncton. Ces travaux sont presque terminés. Ponceaux réparés, six. Ponceaux remplacés par des ponceaux voûtés en béton, un. Réparation à maçonneries de ponts, quatorze. Ponts nettoyés et peinturés, cinq.

Subdivision de Saint-Jean: Mille 64.4—Chemin surélevé, construction de nouvelles culées en béton. On a fabriqué un longeron en treillis continu, d'une longueur de 105 pieds, et on l'a expédié sur les lieux pour le monter en 1916-17.

Mille 68.5—Chemin surélevé, on a construit de nouvelles culées en béton. On a fabriqué et expédié sur les lieux, pour le monter en 1916-17, un longeron en treillis continu d'une longueur de 105 pieds.

Nouveaux tabliers de ponts, trois. Ponts nettoyés et peinturés, dix-huit. Maçonneries de ponts et de ponceaux réparés, dix-neuf. Ponceaux en béton, surface de rails, remplaçant des ouvertures libres à longerons, sept. Ponceaux à surface de rails en béton remplaçant des ouvertures libres à longerons et des tabliers de bois, deux. Ponceaux tubulaires en béton remplaçant d'autres ponceaux, quatre.

Subdivision de Dartmouth: Ponceaux remplacés par des conduits en béton et en fonte, deux. Réparation à maçonnerie de ponts, une. Nouveaux tabliers de ponts, deux. Ponceau en béton à surface de rails, un.

Subdivision de Pointe-du-Chêne: Mille 8.1—On a fait des changements à la maçonnerie et on a monté au complet une nouvelle surperstructure d'acier composée d'une travée à tablier de longerons en tôle, de 65 pieds 6 pouces, et de trois autres de 64 pieds 6 pouces.

District n° 4.—Subdivision de Sydney: Mille 9.8—Rivières Inhabitants. On a fait des changements à la maçonnerie pour recevoir une nouvelle superstructure d'acier composée d'une travée à tablier de longerons en tôle, de 53 pieds et d'une poutre à âme pleine, de 104 pieds. On a reçu l'acier et on est à le monter.

Mille 11·34—Dowling's-Gulch. On est à remplacer un viaduc en acier par un ponceau voûté de 10 pieds et du remblai. La voûte est terminée et on a commencé le remplissage. Ces travaux se font à l'entreprise.

Mille 12·9—McDonald's-Gulch. On est à remplacer un viaduc en acier par un ponceau recouvert de rails, d'une longueur de 10 pieds et du remblai. On a commencé la construction du ponceau et ces travaux, exécutés à l'entreprise, ainsi que le remplissage seront terminés aux derniers jours de 1916.

Mille 23·1—Rivière Deny. On a changé la maçonnerie pour recevoir une nouvelle superstructure en acier, composée d'une poutre à âme pleine de 78 pieds 5 pouces

et d'une autre de 104 pieds. L'acier a été fabriqué et sera sur les lieux en 1916, alors que l'on procédera au montage.

Mille 27·3—Mill-Brook. On est à remplacer un viaduc en acier par un ponceau de 14 pieds en béton et par du remplissage. Le ponceau est terminé et on aura fini le remplissage à l'automne de 1916. Les travaux se font à l'entreprise.

Mille 87·3—Ottawa-Brook. Le viaduc en acier doit être remplacé par un viaduc plus fort. On a terminé la nouvelle superstructure en béton, et l'acier qui a été fabriqué a été en partie expédiée sur place. Le montage sera terminé en 1916-17.

Mille 38·6—Walker's-Gulch. Le viaduc en acier doit être remplacé par un autre viaduc plus fort. On a commencé la nouvelle superstructure en béton et cette dernière sera terminée aux premiers jours de 1916. On a fabriqué les nouvelles pièces d'acier et on en fera l'expédition sur les lieux, puis le montage, en 1916-17.

Mille 40·9—Jamesville n° 1. On est à remplacer le viaduc en acier par un ponceau de 48 pouces à conduits en fonte, encaissé dans du béton, et par du remplissage. On a terminé le ponceau et commencé le remplissage. Les travaux seront terminés à l'automne de 1916. Les travaux sont exécutés à l'entreprise.

Mille 41·1—Jamesville n° 2. On est à remplacer le viaduc en acier par un ponceau de 48 pouces à conduits de fonte, encaissé dans du béton, et par du remplissage. Le ponceau a été terminé et on commencera le remplissage au printemps, pour terminer les travaux à l'automne de 1916. Ces travaux se font à l'entreprise.

Mille 41·6—Chemin de Jamesville. On a changé la maçonnerie pour recevoir une travée plus lourde. On a fabriqué une nouvelle pièce d'acier—une poutre de tablier en longerons de tôle, de 330 pieds—cet acier sera expédié au printemps de 1916, puis monté.

Mille 45·7—On a exhaussé la rampe de la voie de 3 pieds, et on a construit et expédié sur les lieux une nouvelle superstructure composée de six travées à poutres à âme pleine de 238′ 6″ et une travée tournante de 241 pieds du type poutre à âme pleine. Les travées permanentes ont été montées au complet et on a commencé l'érection de la travée tournante. Le pont sera complètement terminé aux premiers jours de 1916. On a préparé les plans et fait l'acquisition des matériaux nécessaires pour la manœuvre automatique de la travée tournante.

Mille 60·0—Une travée de poutres à âme pleine a été remplacée par un ponceau de 14 pieds, recouvert de rails, et par du remplissage.

Mille 91·2—Creek Leitches. La travée de fermes à âme pleine de 102 pieds doit être remplacée par une poutre à âme pleine capable de supporter le poids de locomotives d'un plus grand poids. On a fait les changements nécessaires à la maçonnerie pour recevoir la nouvelle travée. On a fabriqué le nouvel acier dont on fera l'expédition, puis le montage, en 1916.

Mille 92·3—Creek-Balls. La travée de fermes à âme pleine, de 103 pieds, doit être remplacée par une autre poutre à âme pleine devant porter de plus lourdes locomotives. On a fait à la maçonnerie les changements nécessaires pour recevoir la nouvelle travée. L'acier est presque complètement terminé et sera expédié sur les lieux, puis monté, en 1916.

Mille 92·7—Campbell's-Brook. On remplacera la poutre à âme pleine actuelle par une autre d'un plus grand poids. On a fait à la maçonnerie les changements nécessaires pour recevoir la nouvelle travée.

L'acier a été fabriqué et on en fera l'expédition sur les lieux, puis le montage. en 1916.

Mille 98·6—Rivière Sydney. La ferme à âme pleine actuelle sera remplacée par une poutre à âme pleine de plus grande résistance. On a fait à la maçonnerie les changements nécessaires pour recevoir la nouvelle travée; les nouvelles pièces d'acier ont été fabriquées et expédiées; on en fera le montage en 1916.

Les nouveaux ponts suivants, presque terminés en 1914-15, ont reçu une dernière couche de peinture et ont été parachevés: 87·4, 88·0.

Ponts renforcés au moyen de poutres courbées temporaires pour la circulation de locomotives plus lourdes, treize.

Subdivision de Mulgrave: Mille 0·05-Leper-Brook. Deux travées de poutres en I pour remplacer une ancienne poutre en caisson sous la voie principale et la voie d'évitement ont été expédiées et commencées. Ces travaux seront terminés en 1916.

Mille 56·1—Rivière French. Une poutre à âme pleine, de 87 pieds de longueur, d'une plus grande résistance, a été montée au complet sur la maçonnerie existante.

Mille 89·5—Rivière South. Pont en pilotis remplacé par un ponceau de 14 pieds, recouvert de rails.

Mille 93·4—Prairie de Taylor. Pont en pilotis remplacé par un ponceau de 14 pieds, recouvert de rails.

Les nouveaux ponts suivants, presque terminés l'an dernier, ont reçu une dernière couche de peinture et ont été parachevés, 65·9, 81·2, 82·2, 84·5 et 120·3.

Ouvertures à longerons de mur en bois remplacés par des ponceaux à conduits en fonte, trois.

Travées de poutres en I remplacées par des ponceaux recouverts de rails, quatre.

Ponts peinturés, quatre.

Pont réparé, un.

Les bassins de traverse de Mulgrave et de Tupper-Point ont été modifiés de façon à pouvoir recevoir le nouveau *Scotia*.

Subdivision de Stellarton: Une ouverture à longerons en bois a été remplacée par un ponceau tubulaire voûté en béton, et on a renforcé et réparé le pont du port de Pictou.

INSPECTION DES PONTS.

Sur la ligne, on a mesuré 806 ponts et on a complété les registres de bureau.

PLAQUES TOURNANTES.

On a visité et réparé les plaques tournantes de Mont-Joli, Rivière-du-Loup, jonction Chaudière, Laurier et jonction de Sainte-Rosalie.

EMBELLISSEMENT DES PARCS DE GARE.

On a commencé l'amélioration et l'embellissement des terrains de gare et on a fait des pelouses et des massifs de fleurs comme suit:—

	Gares.
District n° 1	9
" n° 2	10
" n° 3	5
" n° 4	5

SEMELLES DE RAILS.

On a posé des semelles de rails d'un épaulement uniforme sur la voie de la ligne principale comme suit:—

District n° 1	7,200
" n° 2	23,600
" n° 3	18,720
" n° 4	94,400
	143,920

SIGNAUX.

On a installé quatre signaux principaux à enclenchement pour la protection des convois traversant la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien au passage à niveau de Drummondville.

SÉMAPHORES.

On a renouvelé les sémaphores de Harcourt, jonction Derby, Petit-Rocher, rivière Jacquet, rivière Eel, Doaktown.

On a fait l'acquisition de cinquante-cinq signaux à deux positions pour manœuvre des trains, lesquels seront installés en 1916-17 aux gares des districts nos 2 et 3.

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

On a posé les fils nécessaires à l'éclairage électrique des gares suivantes, à l'exclusion des têtes de ligne déjà mentionnées: Milford, Dalhousie.

On a fait des réparations au système d'éclairage électrique à

Saint-Jean—Fils d'énergie primaire.
Moncton—Gares aux charbons.
Sussex—Hangar à marchandises et bureau.
Amherst—Hangar à marchandises et bureau.
Sackville—Dépôt des bagages.
Newcastle—Dépôt des bagages.
Rivière-du-Loup—Hangar à marchandises et dépôt des bagages.

On a posé trente-cinq nouvelles lampes électriques par tout le navire *Prince Edward Island* pour donner l'éclairage nécessaire.

BARRIÈRES DE CROISEMENTS.

On a posé des barrières au croisement de la rue Main, Sussex, N.-B.

SONNERIES D'APPROCHE.

On a installé une sonnerie d'approche au croisement de chemin à Petit-Bras-d'Or, subdivision de Sydney.

EN GÉNÉRAL.

Des ponceaux tubulaires en béton ont été fabriqué comme suit par le personnel ouvriers du chemin de fer, comme suit:—

	Pieds linéaires.
36″, tubulaires	1,324
30″ "	424
24″ "	1,980
18″ "	3,008
36″, voûtés	135
30″ "	287
24″ "	222
Total	7,380

CRÉMAILLÈRES À RAILS.

Environ 1,520 paires de crémaillères en béton pour rails, soit une paire pour chaque mille, ont été fabriquées et distribuées par tout le réseau; on est actuellement à les mettre en place.

SÉCURITÉ AVANT TOUT.

Des écritaux de "Soyez prudent" ont été distribués et posés à tous les endroits bien en vue: aux croisements de chemin public, aux dépôts d'outils de cantonnement, aux hangars à marchandises et ailleurs.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

TETES DE LIGNES OCEANIQUES DE HALIFAX.

Depuis la date de mon dernier rapport, 31 mars 1915, les travaux dont il était question comme étant en cours d'exécution conformément aux entreprises n^os I, II, et III et se rattachant aux têtes de lignes océaniques de Halifax, ont été continués sans interruption pendant tout l'exercice. On constate un avancement marqué tant dans la construction de la voie ferrée que des quais.

CHEMIN DE FER HALIFAX-OCEAN-TERMINALS.

Entreprise n°s 1 et 2 (adjugées comme une seule entreprise).

Entrepreneurs, la *Cook Construction Company, Limited*, et *Wheaton Bros.*

Les travaux comprenaient: Entreprise n° 1, le régalage de la voie ferrée de Rockingham à Jubilee-House, soit environ 3½ milles, et comprenant l'établissement d'un parc à marchandises de tête de ligne dans le bassin de Bedford, ainsi qu'un détournement du chemin de fer Intercolonial à Fairview. L'entreprise n° 2, régalage de la voie ferrée depuis Jubilee-House au port de Halifax, y compris le remplissage le long de la rive ouest du port de Halifax, depuis les quais et jetées projetées, ainsi que la construction d'un brise-lames en blocaille.

Date de l'acceptation de l'offre, juillet 1913. Inauguration des travaux, 31 juillet 1913. Date spécifiée pour l'achèvement des travaux, 1er juillet 1915. Coût estimatif des entreprises:—

Entreprise n° 1..	$ 407,995 00
Entreprise n° 2..	1,035,160 00
	$1,443,155 00

Proportion des travaux exécutés (d'après le coût estimatif de $1,443,155): Au cours de l'exercice 1915-16, 65 pour 100.

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux des entreprises n°s 1 et 2, expiré le 1er juillet 1915, a été prolongé d'abord jusqu'au 1er janvier 1916, puis de nouveau jusqu'au 1er octobre 1916.

Il y a eu augmentation considérable des travaux à exécuter en vertu de ces entreprises par suite du prolongement du parc de tête de ligne jusqu'à l'intérieur du bassin de Bedford, de l'élargissement de la tranchée entre l'étang Stanford et le chemin Mumford en vue d'assurer un drainage plus avantageux; de l'élargissement de la tranchée et du parc de tête de ligne à partir du chemin Bower jusqu'à la rue Pleasant; du prolongement en longueur du brise-lames et du remplissage du noyau pour la jetée projetée " B ".

RÉGALAGE.

Rockingham à Fairview.—On a décidé au commencement de l'année de prolonger le parc à marchandises de tête de ligne vers le nord de l'académie Mont-St-Vincent jusqu'à la rive sud de l'anse Birch, et en conséquence il faudra porter la largeur du remblai à voie double entre la station 203 et la station 235 (chaînage I.R.C.) à la largeur requise pour les voies du parc.

On a effectué environ 75 pour 100 du remplissage pour le nouveau parc entre la station 160 et la station 203 (chaînage I.R.C.), et on a rempli à pierres perdues environ 80 pour 100 du remblai maritime entre ces stations.

On procède actuellement à la construction du remblai nécessaire pour les nouvelles voies conduisant à Richmond, entre la station 158 et la station 148 (chaînage I.R.C.); on emploie à cette fin les matériaux provenant de l'excavation du passage inférieur de Fairview.

Des équipes d'ouvriers, à la solde du gouvernement, ont construit une partie des voies de manœuvre et autres voies dans le parc à marchandises de tête de ligne, pouvant loger 650 wagons, et on a employé ces voies au cours de la saison d'hiver.

Station 0 + 00 (= Station 178 + 88·9, chaînage I.R.C.) à la station 28 + 80. Construction du nouveau chemin de fer au passage à niveau du Halifax and South Western Railway.—On a remis l'exhaussement de la rampe sur la voie principale entre la station 0 + 00 à la station 20 + 00 à la fin du trafic d'hiver. De la station 20 + 00 à la station 27 + 80 on a presque terminé le régalage, sauf au passage inférieur de Fairview, où l'on a fait environ 30 pour 100 des excavations nécessaires pour baisser le niveau du chemin Kemp, du chemin Dutch-Village, et des chemins Bedford et Campbell, afin de les faire passer dans le passage inférieur projeté.

Il a fallu déplacer quatre maisons, qui se trouvaient sur le tracé du chemin de fer, et les placer sur de nouvelles fondations en béton sur des terrains du gouvernement, en dehors du tracé des routes détournées et du remblai du chemin de fer.

Station 27 + 80 à la station 161 + 00, passage à niveau du chemin de fer Halifax and South Western au chemin Cobourg.—On a porté les déblais et les remblais presque partout à la largeur et au niveau requis, mais il nous reste encore à régaler les talus, et à compléter le palier et les fossés latéraux. De la station 31 à la station 27 on a enlevé toute la vase et la mousse qui formaient l'étang de Stanford, jusqu'au tuf et au roc, et on l'a rempli ensuite jusqu'à la hauteur du palier avec du roc tiré d'un déblai situé un peu plus au sud.

On a construit des passerelles temporaires en bois au-dessus des déblais du chemin de fer à l'ouest de la rue Prince-Arthur et sur la ligne du chemin de Cobourg. On y a également installé un biez temporaire en bois pour y faire traverser la principale conduite des égouts.

On a construit des ponts temporaires en bois pour la circulation des voitures et des piétons et des routes convenables au nord et tout à fait en dehors des sites réservés pour la construction de ponts permanents aux chemins Jubilée et Cobourg.

On a construit une route temporaire du côté ouest du tracé du chemin de fer à travers la propriété "Anderson" pour relier les chemins Cobourg et Jubilée.

Station 161 + 00 à la station 182 + 50, chemin Cobourg au chemin Oakland.—On a enlevé le roc dans le déblai, au moyen du forage et du sautage, à la largeur et au niveau requis, en deux couches, mais il reste encore, en moyenne, une profondeur de 15 pieds de roc à enlever du fonds de la tranchée.

On a construit de temps à autre des routes temporaires pour traverser la rampe et des ponts en bois du côté ouest de la tranchée, entre la rue South et le chemin Oakland, selon les besons du public.

On a construit des routes privées pour relier l'ancienne demeure de feu sir Sandford Fleming, *The Lodge,* à la route de Cobourg et à la rue South et pour remplacer l'ancienne route qui traversait le tracé du chemin de fer à la rue Oxford. On a également détourné la route qui conduisait à Birchdale et à Thornvale, à l'endroit ou elle était reliée au chemin Cobourg du côté ouest du tracé du chemin de fer.

Station 182 + 50 à la station 217 + 00, chemin Oakland à la promenade Maplewood. — Les excavations dans cette tranchée ont atteint la profondeur et la largeur requises sur tout son parcours, mais il nous reste encore à régaler le talus, a établir le palier et à creuser les fossés latéraux.

On a maintenu les routes temporaires et les passages à niveau à la station 205 + 50.

Station 217 + 00 à la station 241 + 00, promenade Maplewood à l'avenue Young. — On a décidé de comprendre dans l'emplacement de la voie tout le pâté de maisons à l'est du chemin Tower du côté sud de la rue Owen au côté nord de la rue Clarence, et on a revisé les plans de manière à élargir de beaucoup la tranchée, ce qui améliorera les approches du parc de tête de ligne et permettra le l'agrandir plus tard.

La largeur au fond de la tranchée varie de 35 pieds au passage à niveau actuel de la route Bower à 200 pieds à l'avenue Young, et on a effectué environ 70 pour 100 des excavations.

Il faudra déplacer deux maisons de l'avenue Young, qui se trouvent sur l'emplacement de la voie ferrée; on prépare actuellement de nouvelles fondations pour ces maisons du côté ouest de l'avenue Young au nord de la rue Owen, ou on les transportera plus tard.

Station 241 + 00 à la station 264 + 00, avenue Young à la rue Pleasant.—On a continué les excavations du parc de tête de ligne entre l'avenue Young et la rue Pleasant surtout du côté ouest du principal parc d'arrivée et de sortie des trains entre l'avenue Young et l'ancienne avenue Pleasant.

On a construit une nouvelle route temporaire pour la circulation des voitures du côté sud de la tranchée dans le parc, de l'avenue Young en allant vers l'est le long de la rue Clarence, puis dans une direction nord-est jusqu'à la rue Owen et de là jusqu'à la rue Pleasant.

REMBLAI À L'EST DE LA RUE PLEASANT.

On a continué le remplissage des superficies réclamées dans le port en arrière des sites du quai nord du bassin n° 1 et du quai de débarcation.

On a prolongé le remblai élevé qui conduit aux hangars des voitures à voyageurs jusqu'à ces constructions dans le chantier de bois de construction et aux usines à gaz, qui fonctionnent encore et que l'on ne peut pas enlever actuellement.

DRAINAGE PERMANENT.

On a construit les aqueducs en béton suivants:—

Station 187+25—2 pieds sur 2 pieds 9 pouces sur 45 pieds, aqueduc dallé en dessous de la ligne principale.

Chemin Kemp—3 pieds sur 8 pieds sur 128 pieds, aqueduc dallé qui recevra l'eau de l'étang Stanford et la fera passer sous les approches du passage inférieur de Fairview, du côté est.

Chemin Quinpool—2 pieds sur 2 pieds 9 pouces sur 135 pieds. Pour recevoir l'eau de surface des bermes de fossé sous la route.

On a commencé les travaux de la nouvelle conduite en béton de 7 pieds 6 pouces sur 9 pieds sur 187 pieds, qui transportera les eaux de l'étang Sandford à travers la propriété de la *Carritte Paterson Manufacturing Company,* et de là sous la ligne principale de l'I.R.C., dans le bassin de Bedford par un aqueduc en béton de 6 pieds par 9 pieds par 90 pieds recouvert d'une voie le chemin de fer.

On a prolongé de temps à autre les aqueducs en bois et les conduites d'égout du côté ouest du parc à mesure que l'on effectuait le remplissage dans le bassin de Bedford.

SERVICE D'EAU.

On a détourné temporairement la conduite d'eau principale du chemin Cobourg et on a pris des mesures de temps à autre, à mesure que l'on avançait avec les excavations, pour maintenir un service ininterrompu.

D'après une entente avec la ville de Halifax on a posé une conduite d'eau en fonte de 6 pouces de diamètre, longeant le côté ouest du tracé du chemin de fer, à partir de la route Bower à "Belmont", avec raccordements pour les cottages à "Marlborough Woods" et à "Belmont".

On a installé une conduite d'eau permanente sous la voie du chemin de fer à la station 126 pour approvisionner "Armdale", et une conduite temporaire semblable à la station 136 pour raccorder avec l'ancienne conduite "Jubilee".

On a installé une conduite secondaire d'un pouce et demi de diamètre à partir de la conduite principale du chemin Cobourg le long de la route privée qui conduit à

Fairview, et une autre conduite secondaire de 2 pouces de diamètre partant de la même conduite principale et longeant la route "Birchdale" jusqu'à "The Lodge" et "Thornvale".

Lignes de poteaux, fils et câbles pour la transmission téléphonique, télégraphique et de l'énergie électrique.

Les poteaux, les fils et les câbles de la *Western Union Telegraph Company,* de la *Canadian Pacific Railway Company Telegraph,* de l'*Intercolonial Railway Signal System,* de la *Maritime Telegraph and Telephone Company;* les lignes d'éclairage et d'énergie électrique de la *Halifax Electric Tramway Company;* des câbles militaires, etc., ont été démontés, rapportés, détournés, ainsi que reconstruits et améliorés là où cela fut exigé par les nouveaux travaux pour la sûreté, ou afin de laisser le chemin libre à l'usine et aux activités des entrepreneurs. Dans chaque cas on a pris grand soin de maintenir ces services autant que possible sans interruption.

USINES À GAZ.

On a conclu une entente avec la *Halifax Electric Tramway Company Ltd.,* pour la construction des nouvelles usines à gaz sur des emplacements situés à l'extrémité nord du chantier de bois de construction à l'est de la ligne de la rue Water prolongée vers le sud, et du côté ouest de la rue Water entre les rues Morris et Fawson. On procède actuellement à la préparation du terrain pour la construction de ces nouvelles usines, et lorsque leur construction sera assez avancée on démolira les vieilles usines qui se trouvent sur l'emplacement des nouvelles remises à wagons et l'on continuera la construction du remblai qui doit conduire à ces remises.

BRISE-LAMES.

On a continué pendant toute l'année la construction du brise-lames blocaille qui s'étend de "Prince of Wales Cove" sur la rive ouest du port de Halifax jusqu'à "Reid-Rock". On a presque complètement terminé de remplir l'intérieur de roche, et on a effectué environ 75 pour 100 de la construction à pierres perdues qui doit protéger les versants de ce brise-lames. On a livré sur les lieux une grande partie des gros blocs de roc dont on se servira pour la construction de la couronne du brise-lames, et il ne reste qu'à les mettre en place.

On a constaté que le tassement des moellons était assez régulier, et nous n'avons pas eu de difficultés provenant d'éboulements ou de glissements.

On a pu facilement constater que la construction du brise-lames avait un effet bienfaisant sur l'emplacement de la tête de ligne qu'il protège, surtout au cours des opérations du dragage et de la construction des murs du quai.

QUAIS (PREMIÈRE DIVISION).

Contrat n° 3.

Entrepreneurs, MM. Foley Bros., Welch, Stewart et Fouquier.

Travaux inclus: Dragage et remplissage, murs de quai, substructure pour hangars et bâtisses de relais, égouts et autres travaux.

Soumission acceptée en novembre 1913.

Travaux commencés en mars 1914.

Dates spécifiées pour le parachèvement des travaux: Tous les travaux au nord du niveau arqué du quai nord de la jetée "A", le 1er mai 1916; tous les travaux, le 1er mai 1917.

Chiffre approximatif du contrat, $5,250,000.

Pourcentage des travaux accomplis le 31 mars 1915 (basé sur le coût approximatif de $5,250,000) 3·86 pour 100.

Pourcentage des travaux accomplis au 31 mars 1916 (basé sur le coût approximatif de $5,250,000), 34·23 pour 100.

Pourcentage des travaux accomplis au cours de l'année 1915-16, 30·37 pour 100.

FORAGE EN ROCHE SOUS L'EAU ET PÉTARDEMENT.

On a continué le forage et le pétardement du roc qu'il faut enlever des bassins et des emplacements des murs de quais jusqu'au 8 août 1915, en se servant du bateau à forets *N° 1.* Après cette date on a employé un second bateau à forets, semblable au *N° 1,* mais un peu plus gros et muni de 10 forets "Keystone", du genre employé dans le creusage des puits, tandis que le *N° 1* n'en possédait que sept.

Les deux bateaux à forets fonctionnent continuellement jour et nuit, sauf lorsqu'il faut arrêter pour les réparer à la suite d'accidents.

On a foré et fait sauter jusqu'à 2,500 verges cubes de roc dans une semaine, au moyen du bateau à forets *N° 1,* et jusqu'à 3,500 verges cubes avec le bateau à forets *N° 2.* Dans des conditions ordinaires on fore et on fait sauter de 3,000 à 4,000 verges cubes de roc par semaine.

Les travaux progressent de manière satisfaisante, et on les aura certainement terminés en deçà du temps spécifié au contrat.

Actuellement nous avons 24,000 verges cubes de roc qui sont prêtes à être enlevées.

DRAGAGE.

Nous avons continué le dragage de la partie intérieure ou des extrémités ouest des bassins et des emplacements des murs de quais jusqu'à la fin du mois de juin 1915, au moyen de la drague à godets *King Edward.* Depuis, nous avons fait le dragage avec une drague à godets beaucoup plus grosse et plus forte, la *Cynthia.* Elle est capable d'enlever des matériaux durs à une profondeur de 50 pieds, et elle est munie d'un auget en acier manganésé d'une capacité de huit verges cubes, construite spécialement pour le dragage du roc et des matériaux durs.

On fait le dragage en deçà des profondeurs que l'on ne peut pas atteindre au moyen des dragues à godets, avec la benne preneuse *Lord Kitchener* dont la capacité est de cinq verges et demie cubes. La profondeur maximum qu'il nous a fallu atteindre pour les fondations des murs est de 75 pieds au-dessous de l'étiage de la marée ordinaire du printemps.

On a effectué environ 70 pour 100 du dragage qui doit être fait en vertu de ce contrat. On a dragué à la profondeur requise presque toutes les parties des bassins n°s 1 et 2 qu'il fallait creuser, sauf une petite partie au sud du bassin n° 2, où il y a encore du forage et du pétardement à faire.

Les matériaux enlevés de ces bassins consistent en boue, en tuf, en argile schisteuse, en roc feuilleté en couches irrégulières et brisées.

On a pratiquement terminé le dragage pour la construction des murs de quai du bassin n° 1 et du mur de protection de la jetée "A".

On a effectué environ 50 pour 100 du dragage pour le côté sud de la jetée "A" et pour le quai ouest du bassin n° 2, et environ 70 pour 100 du dragage pour les fondations des murs du quai de débarquement.

A l'angle nord-est de la jetée "A" on a trouvé une certaine quantité de boue que l'on a enlevée au moyen de la drague *Lord Kitchener.* On ne pouvait faire servir cette matière au remplissage, et en conséquence on l'a jetée à la mer.

Le dragage pour les fondations des 800 pieds au nord du quai de débarquement a été beaucoup plus lent que nous l'espérions, car il nous a fallu enlever une couche d'argile rouge très dure et remplie de cailloux avant d'atteindre le roc. Par suite de la présence de cette matière, il nous a fallu porter les fondations à une plus grande profondeur que

l'aurait exigé un fonds de roc, partout où nous avons trouvé cette argile, afin d'empêcher le quai de glisser en avant. La profondeur requise dépasse de quelques pieds la portée de la drague à godets *Cynthia*, et comme il nous a fallu forer et faire pétarder cette argile, les progrès accomplis par la benne preneuse *Lord Kitchener* ont été néccessairement lents.

MURS DES QUAIS.

Quai pour le débarquement des passagers.—On a porté à la hauteur et à la profondeur requises les fondations en blocailles de la partie centrale du quai au moyen de bloc de granit, sur une longueur d'environ 600 pieds.

On a presque terminé la construction en béton solide de la partie du mur du nord du quai qui se trouve à l'ouest de la section que l'on doit construire en blocs de béton, en le prolongeant vers la rive. La hauteur du mur est à un pied de l'étiage O.M.P.

Quai nord du bassin n° 1.—On a commencé les travaux sur les fondations des piles de blocs n°s 6 et 7 qui sont installés à l'air comprimé avec la cloche à plongeur, vers le 15 juin 1915, et au 21 janvier 1916 on avait préparé les fondations de 42 piles ou de 924 pieds linéaires de murs de quai.

On a commencé la pose des blocs le 25 septembre 1915, et au 31 mars 1916 on avait posé 41 pieds de blocs ou 902 pieds linéaires de murs de quai à la hauteur requise ou juste au-dessus du plus haut niveau atteint par la marée ordinaire du printemps.

On a rempli de béton et de matériaux dragués les cellules de 12 piles de ces blocs ou 262 pieds linéaires de murs de quai conformément aux plans. On a également rempli de béton une autre rangée de 25 piles ou 550 pieds linéaires de murs de quai, et on est actuellement à remplir de moellons les autres cellules.

Jetée "A" du quai nord.—On a commencé les travaux à l'extrémité ouest de la jetée "A" du quai nord au moyen de la cloche à plongeur, vers le 31 janvier 1915, et au 31 mars 1916 on avait préparé les fondations à l'air comprimée jusqu'à la pile n° 19, ou 418 pieds linéaires de murs.

COUR POUR LE MOULAGE DU BÉTON.

On agrandit actuellement la cour pour le moulage du béton du côté ouest de la rue Pleasant, elle contient en ce moment 268 plates-formes de moulage et chaque plate-forme est reliée par une voie de chemin de fer de largeur réglementaire. La cour est éclairée à l'électricité, et ainsi on peut y travailler aussi bien la nuit que le jour.

On a également posé une voie réglementaire sur la partie réclamée à la mer pour la construction de la tête de ligne au nord du bassin n° 1 et à l'ouest du quai pour les passagers, et on y a construit un parc pour l'emmagasinage des blocs.

Au cours de la saison on a construit 1,201 blocs cellulaires, ce qui fait un total à date de 1,218. On en a employé 410 dans la construction des murs de quai, et il en reste 808 dans la cour d'emmagasinage qui sont prêts à être posés.

On emploie 44 jeux de moules d'acier de forme particulière avec un grand nombre de pièces de rechange et plusieurs jeux de moules en bois pour la construction des blocs recourbés.

On fabrique en un jour environ dix blocs de béton armé pesant chacun 63 tonnes, et contenant chacun environ 30 verges cubes de béton et trois tonnes d'acier. On se procure le ciment de fabriques à Belleville et à Montréal, et l'acier des usines de Sydney et de New-Glasgow, N.-E.

On a employé au cours de la saison 34,908 verges cubes de béton armé et 5,592,126 livres d'acier dans la construction des blocs cellulaires en béton armé.

On a constaté que la fabrication et la mise en place des blocs cellulaires est un procédé simple, rapide et efficace pour la construction des murs de quai en eau profonde.

REMPLISSAGE DES QUAIS ET DE LA JETÉE "A".

On a employé tous les matériaux provenant du dragage, sauf une petite quantité de boue qui ne s'y prêtait pas, au remplissage du centre de la jetée "A" et des autres espaces vides entre les murs de quai, et on a aussi employé du roc tiré de ces excavations au remplissage des cellules des murs de quai.

SABLE ET GRAVIER.

Au début de la saison, les entrepreneurs firent les démarches nécessaires pour obtenir du sable, du gravier et des galets de la plage près d'East Lawrenceton. On a construit une voie privée d'environ trois quarts de mille pour relier l'embranchement Dartmouth et Deans des chemins de fer du Gouvernement à la plage, on y a posé les rails et installé les appareils de chargement. On a construit une autre voie privée et un viaduc en bois pour le déchargement des wagons de sable et de gravier dans les allèges, au sud de Woodside, du côté est du port d'Halifax, juste en face du site des quais. Le transport par chemin de fer est d'environ 16 milles, et les allèges ont environ un mille et demi à faire dans le port pour se rendre aux quais.

On a livré environ 70,000 verges cubes de sable et de gravier de bonne qualité sur les quais, sans avoir été arrêté par le brouillard ou d'autres intempéries.

COUR POUR LE MOULAGE DES PILOTS EN BÉTON.

Les principaux entrepreneurs ont donné en sous-main la fabrication des poteaux conducteurs et des poteaux d'enclave en béton pour les murs des quais et les pilots en béton armé pour les fondations des édifices et des hangars permanents à la *Nova Scotia Construction Co., Ltd.,* qui a fabriqué, dans ses cours bien outillées à Eastern Passage, 605 de ces poteaux mesurant de douze pouces et demi par douze pouces et demi à 16 pouces par 16 pouces à la section et de 28 pieds 6 pouces à 52 pieds en longueur.

Ils ont également fabriqué 1,000 pilots en béton armé de 16 pouces par 16 pouces à la section et de 40 à 55 pieds de longueur.

On transporte les poteaux et les pilots de la cour du moulage et du séchage d'Eastern Passage aux quais, par voie d'eau.

On a employé 4,457 verges cubes de béton et 1,276,800 livres d'acier dans la cour de moulage d'Eastern Passage au cours de la saison.

CARRIÈRE DE GRANIT.

On a transporté tout l'outillage nécessaire et on a commencé l'exploitation des carrières de granit, qui sont à deux milles et demi de distance des quais par voie d'eau, et sont situées sur des terrains acquis par le gouvernement à Purcell's-Cove pour l'établissement des têtes de lignes océaniques. On les a exploitées toute l'année sans interruption.

On a tiré environ 75,000 verges cubes de moellons de granit de la carrière inférieure, et environ 45,000 verges cubes de blocs de granit de bonne qualité pour la taille de la carrière supérieure ou de la carrière de pierre de taille. On emploie des moellons pour la construction blocaille des fondations des murs de quai en eau profonde. On taillera les blocs et on les emploiera pour la cime et la façade des murs à partir d'un pied au-dessous de l'étiage de la marée ordinaire de printemps.

On trouvera plus bas un état des hommes et de l'outillage supplémentaire employés à ces travaux.

JAMES McGREGOR,
Ingénieur surintendant.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

Entreprises nos 1 et 2, *The Cook Construction Company Ltd., & Wheaton Bros.*, entrepreneurs. Nombre des employés (non compris le personnel de bureau, les surintendants et les contremaîtres généraux). Moyenne quotidienne par mois durant l'année, depuis le 1er avril 1915 au 31 mars 1916:

	Entreprise n° 1	Entreprise n° 2.	Total.
Avril	120	380	500
Mai	154	368	522
Juin	134	387	521
Juillet	131	397	528
Août	129	287	416
Septembre	116	279	395
Octobre	176	219	395
Novembre	228	175	403
Décembre	130	318	348
Janvier	99	211	310
Février	94	209	303
Mars	59	195	254

Des équipes de jour et de nuit ont travaillé sans interruption pendant toute l'année à cette entreprise.

Relevé de l'outillage supplémentaire employé à cette fin le 31 mars 1916, en plus de l'outillage mentionné au 31 mars 1915:

Deux forets tracteurs électriques "Cyclone", dimensions des mèches, cinq pouces et cinq huitièmes.
Deux locomotives réglementaires de 65 tonnes à six roues, avec tenders.
Trente wagons réglementaires à bascule latérale pneumatique, de 16 verges cubes de capacité.

Entreprise n° 3, messieurs Foley Bros., Welch, Stewart et Fauquier, entrepreneurs. Nombre des employés (non compris le personnel de bureau, les surintendants et les contremaîtres généraux), durant l'année, depuis le 1er avril 1915 jusqu'au 31 mars 1916:

Avril	251
Mai	365
Juin	490
Juillet	506
Août	526
Septembre	530
Octobre	563
Novembre	555
Décembre	456
Janvier	412
Février	356
Mars	446

Des équipes de jour et de nuit ont travaillé sans interruption pendant toute l'année à cette entreprise.

Relevé de l'outillage supplémentaire employé à cette fin le 31 mars 1916, en plus de l'outillage mentionné au 31 mars 1915:

1 drague à godets, Cynthia.
3 allèges à trémie, de 800 verges cubes de capacité.
2 remorqueurs, *Lord Roberts* et *Lord Beresford*.
1 allège en bois n° 12, 24′ par 100′.
1 allège en bois n° 13, 26′ par 75′ (environ).
1 allège en bois n° 15, 24′ par 100′.
1 locomotive grue réglementaire, de 150 tonnes (Industrial Iron Works).

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

PLATE-FORME ET VOIE.

Subdivisions.	Tableau des distances de transport.			
	Voie principale.	Deuxième voie principale.	Voie d'évitement.	Autr. voies d'évitem. et lignes de racc. privées.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
District No. 1—				
Québec	125·87	2·17	10·30	19·95
Fitzpatrick	118·78	....	8·65	11·42
Parent	102·54	....	8·15	6·97
Doucet	107·09	....	9·46	11·93
Embranchement Cadorna	5·90	....	....	0·23
Pont au Marché Champlain	6·48	6·48	....	....
Total	466·66	8·65	36·56	50·50
District No. 2—				
O'Brien	112·59	....	6·32	0·40
Cochrane	129·08	....	11·58	15·24
Hearst	125·11	....	13·47	8·83
Grant	131·23	....	12·19	8·56
Armstrong	132·71	....	12·05	6·51
Total	630·72	....	56·61	39·54
District No. 3—				
Fort William	60·76	....	4·96	32·33
Raith	137·73	....	14·74	7·82
Graham	123·21	....	11·31	25·31
Winnipeg	128·96	4·80	9·74	48·05
Total	450·66	4·80	40·75	113·51
District No. 5—				
Moncton	10·76	....	1·41	9·37
Napodogan	106·63	....	8·18	13·00
Edmundston	113·06	....	8·83	14·08
Monk	123·99	....	10·64	12·64
Lawrence	100·23	....	8·39	3·85
Total	454·67	....	37·45	52·94

SOMMAIRE.

District No.	Tableau des distances de transport.			
	Voie principale.	Deuxième voie principale.	Voie d'évitement.	Autr. voies d'évitem. et lignes de racc. privées.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
1	466·66	8·65	36·56	50·50
2	630·72	....	55·61	39·54
3	450·66	4·80	40·75	113·51
5	454·67	....	37·45	52·94
Totaux	2,002·71	13·45	170·37	256·49

NOTE.—Des lignes ci-dessus mentionnées on exploite les suivantes en vertu de baux obtenus de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique.

Subdivision.	Tableau des distances de transport.			
	Voie principale.	Deuxième voie principale.	Voie d'évitement.	Autr. voies d'évitem. et lignes de racc.privées.
District No. 3—	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Fort-William	60·76	....	4·96	32·33
Raith	131·33	....	12·89	7·82
Totaux	192·09	....	17·85	40·15

RAILS.

On a posé de nouvelles rails de 80 livres sur 2.8 milles de voie aux endroits suivants:

	Milles de voies.
Subdivision de Fort-William	0·8
Subdivision de Raith	2·0
Total de milles pourvus de nouveaux rails de 80 livres	2·8

Les distances pourvues de rails de diverses pesanteurs sur la voie principale et les embranchements sont les suivantes:

Pesanteur des rails.	56-liv.	67-liv.	72-liv.	75-liv.	80-liv.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles
Ch. de fer T.N. à l'ouest du pont de Québec	3·5	1·16	....	....	1,364·74
G.T.P. lignes louées, Fort-William à Superior Jct.	....	....	5·0	6·0	181·09
Ch. de fer T.N. Moncton à la Jonction Diamond	....	....	....	....	454·67
Totaux	3·5	1·16	5·0	6·0	2,000·50

RENOUVELLEMENT DES TRAVERSES.

On a renouvelé les traverses aux endroits suivants au cours de l'année:

District.	Voie principale.	Moyenne par mille.	Voies d'évitement et lignes de raccordem. privées.	Moyenne par mille.
No 1	51,415	110	....	....
No. 2	22,865	36	....	....
No. 3	124,363	276	29,593	192
No. 5	99,455	219	926	10
Totaux	298,098	149	30,519	71

FOSSÉS.

Fossés: On a terminé le creusage de 27·67 milles de fossés, afin d'améliorer le drainage de la plate-forme, et on a nettoyé les fossés aux endroits où il y a eu des éboulements d'argile.

PROTECTION DES REMBLAIS ET DES DÉBLAIS.

Aux milles 59 et 61, subdivision O'Brien, on a fait une construction à pierres perdues aux endroits où le remblai avait été emporté par les eaux du lac Abitibi, dont le niveau a été élevé par la *Abitibi Power and Paper Company,* et ces déboursés ont été portés au compte de cette compagnie.

DÉBLAIS DE ROC.

Au mille 119·7, subdivision de Québec, on a enlevé du roc détaché de la tranchée.

NOUVELLES VOIES ET CHANGEMENTS DANS LA VOIE PRINCIPALE.

Nouvelles lignes.—Au premier mai 1915, le chemin de fer Transcontinental-National, à partir de la ville de Québec, P.Q., jusqu'à Winnipeg, Man., soit une distance de 1,355·95 milles, est devenu partie du réseau des chemins de fer de l'Etat et a été mis en exploitation comme tel le premier juin 1915. Antérieurement à cette date, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique avait exploité pendant un certain temps cette partie du chemin de fer entre Superior-Junction, Ont., et Winnipeg, Man., soit une distance de 258·57 milles, et après le mois de mai 1915 le Grand-Tronc-Pacifique continua à exploiter cette partie de la ligne jusqu'au mois de juillet 1915, alors que le gouvernement s'empara du chemin de fer. Antérieurement au mois de mai 1915, les entrepreneurs qui avaient construit le chemin de fer avaient mis un service de train en opération sur certaines parties de la ligne entre Québec et Superior-Junction.

Entre Québec et Fitzpatrick, une distance de 132·5 milles.

Entre Peter-Brown-Creek, P.Q., et Hearst, Ont., une distance de 278·57 milles.

La pente maximum en allant vers l'ouest est de 0·6 pied par cent pieds, et en allant vers l'est de 0.4 pied par cent pieds; on a fait la réduction de la déclivité dans toutes les courbes. La courbe maximum est de 6 degrés, et sauf quelques exceptions tous les ponts et ponceaux sont des constructions permanentes très fortes.

On a construit des voies d'évitement de la longueur réglementaire de 3,500 piels à environ tous les 7 milles.

On a divisé cette ligne pour les fins de l'exploitation en 11 subdivisions, tel qu'indiqué au tableau de la plate-forme et de la voie.

A chaque point divisionnaire on a construit une remise à locomotives en brique et en béton, une installation de chargement de charbon, un monte-charge pour les cendres, un atelier de machines, etc., un édifice servant à la fois de gare et de bureaux, et un nombre de voies suffisant pour le trafic.

On a construit 190 gares à charpente en bois sur fondations en béton; soit 180 d'après le plan "A" du chemin de fer Transcontinental-Nationel, 2 d'après le plan du chemin de fer Transcontinental-National, de 26 pieds par 60 pieds, et 8 d'après le plan "D" du chemin le fer Transcontinental-National, et aussi une station construite d'après un plan spécial à Jonction-Harvey; cette dernière est employée conjointement avec le chemin de fer Canadian-Northern.

Au premier septembre 1915, on a commencé l'exploitation de cette partie de la ligne comprise entre Cap-Rouge et Cadorna. Cette ligne a 5.79 milles de longueur et consiste en 4.92 milles de voie entre Cap-Rouge et Saint-Malo, qui ont été achetés par le gouvernement du chemin de fer Canadian-Northern-Québec, et en un prolongement de 0.87 mille construit par les commissaires du chemin de fer Transcontinental-Natio-

nal au cours de l'été 1915, pour faire raccordement avec le Pacifique-Canadien à Cadorna. Cadorna se trouve à 3.30 milles à l'ouest de la ville de Québec, et les trains de voyageurs du chemin de fer Transcontinental-National entrent dans la ville de Québec à la gare Palais, en vertu d'une entente conclue avec le Pacifique-Canadien, en leur accordant les mêmes facilités de tête de ligne à Québec. Les rails de cette ligne varient en pesanteur de 56 à 66 livres, la déclivité maximum est de 0·6 pied par 100 pieds, et la courbe maximum est de 12 degrés.

Au premier juillet 1915, l'embranchement du Grand-Tronc-Pacifique, désigné sous le nom d'embranchement de Fort-William, entre la jonction avec le chemin de fer Transcontinental-National à Superior-Junction, P.O., et Fort-William, une distance de 192.09 milles, devint partie du réseau des chemins de fer de l'Etat, en vertu d'un bail obtenu le la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Il y a des facilités de terminus sur cette ligne à Raith, à 56.9 milles de Fort-William, et à Mission sur la rive ouest de la rivière Kaministiquia, et ainsi le port de Fort-William se trouve muni de toutes les facilités d'expédition, vu qu'il y a des raccordements de chemin de fer avec l'élévateur de tête de ligne de la *Grand Trunk Elevator Company.*

Changements de ligne.—L'Intercolonial a construit un raccourci de 4,663 pieds de longueur à partir d'un endroit situé à 10.76 milles à l'ouest de Moncton jusqu'au mille 11.64 sur la subdivision de Moncton. On a ouvert ce raccourci à la circulation des trains le 12 décembre 1915, et depuis cette date on a fait circuler les trains de l'Intercolonial et du Transcontinental sur le chemin de fer Transcontinental-National de Moncton au mille 10·76. On a abandonné cette partie de l'Intercolonial entre la jonction du raccourci et le mille 2 de Moncton, et on a enlevé les rails, etc. On exploite la partie du chemin de fer Transcontinental-National entre Moncton et le mille 10, où circulent conjointement les trains du Transcontinental et de l'Intercolonial, comme partie du district n° 2 de l'Intercolonial.

Voies d'aiguillage commun. — On a cessé l'exploitation des voies d'aiguillage commun au mille 7.5 subdivision de Québec, avec le Pacifique-Canadien, et on a enlevé les voies d'aiguillage, vu que l'exploitation de l'embranchement de Cadorna à partir de Cap-Rouge et l'emploi conjoint des têtes de lignes de Québec, en vertu d'une entente avec le Pacifique-Canadien, rendent cette voie inutile.

Au mille 123.0, subdivision de Québec, on a construit des lignes de raccordement privées pour la compagnie Brown, afin de lui accorder des facilités d'aiguillage commun à cet endroit avec le chemin de fer Canadian-Northern, si nécessaire, vu que les lignes de la compagnie Brown font raccordement à la fois avec le Transcontinental-National et le Canadian-Northern.

A Cochrane, Ont., on a construit deux voies afin de permettre l'échange des wagons entre le chemin de fer Transcontinental-National et le chemin de fer *Temiskaming and Northern Ontario.*

A l'extrémité ouest du parc de Cochrane on a construit une voie de raccordement de 400 pieds de longueur, entre les deux voies principales, afin de permettre au train "National" circulant entre Toronto et Winnipeg de prendre et de laisser des wagons à la station du chemin de fer *Temiskaming and Northern Ontario,* et de passer d'une voie à l'autre sans être obligé de faire d'aiguillages inutiles; le gouvernement se chargeant de l'installation du changement, sur la voie du chemin de fer Transcontinental-National et le chmin de fer *Temiskaming and Northern Ontario,* de la pose du restant des rails.

A l'est de la station du *Temiskaming and Northern Ontario,* à Cochrane, on a construit une voie de raccordement entre la voie principale du chemin de fer *Temiskaming and Northern Ontario* et celle du Transcontinental-National, soit une distance de 650 pieds; la partie qui se trouve sur le chemin de fer *Temiskaming and Northern Ontario,* d'environ 300 pieds de longueur, a été construite par cette compagnie, et le Transcontinental a construit les 350 autres pieds qui se trouvent de son côté. On a construit ce

raccordement pour permettre l'échange du trafic en transit et donner accès de la voie principale du *Temiskaming and Northern Ontario* à la voie principale du Transcontinental-National, aux locomotives du train "National" et des autres trains venant de l'ouest et entrant à Cochrane.

On a construit des voies d'aiguillage commun avec le chemin de fer *Bangor and Aroostock* au mille 89.2, subdivision d'Edmunston.

VOIES DE GARAGE INDUSTRIELLES, ETC.

On a construit des voies de garage industrielles, des voies de chargement, etc., aux endroits suivants:—

	Pieds.
District n° 1—	
Saint-Marc, voie de garage industrielle..	311
District n° 2—	
Makamik, voie de garage industrielle..	372
District n° 3—	
Hunter, voie de garage industrielle..	380
District n° 5—	
Berry's-Mills, voie de garage industrielle..	600
Mille 95·8, subdivision de Lawrence, voie de garage industrielle..	330
Total..	990

SOMMAIRE DES VOIES DE GARAGE INDUSTRIELLES CONSTRUITES.

	Pieds.
District n° 1..	311
" n° 2..	372
" n° 3..	380
" n° 4..	990
Total..	2,053

LIGNES DE RACCORDEMENT PRIVÉES.

Emplacement.	Nom de la personne ou firme.	Pieds.
District n° 1—		
Subdiv. de Québec, mille 95·76 ..	Brown Corporation ..	3,415
Subdiv. de Fitzpatrick, mille 69·78.	St. Maurice Lumber Co. ..	320
" " " 123·01 ..	St. Maurice Lumber Co.. ..	1,847
" Parent, mille 5·29 ..	Gatineau Industrial Co.. ..	1,170
" Doucet, mille 40·79. ..	L. Goulet..	280
" " " 83·91. ..	Ministère de la Justice, Canada..	685
	Total..	7,717

Emplacement.	Nom de la personne ou firme.	Pieds.
District No. 5—		
Monk S.D. M. 31·23	Frank Bélanger	268
Monk S.D. M. 41·91	Victor Abut	350
Monk S.D. M. 45·23	Blue River Lumber Co	6,698
Monk S.D. M. 56·02	Fraser Lumber Co	1,950
	Total	9,266

SOMMAIRE DES LIGNES DE RACCORDEMENT PRIVÉES CONSTRUITES.

District n° 1	7,717
" n° 5	9,266
Total	16,983

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

District n° 1.—Saint-Casimir: On a amené l'eau de l'aqueduc du village à la gare du chemin de fer Transcontinental-National, pour fins domestiques.

District n° 2.—Wabikin: Vu le niveau extrême de la rivière à cet endroit, on a déplacé la pompe alimentant le chemin de fer et on l'a installée sur un terrain sec, sous le réservoir. Le barrage de la rivière, par la *Abitibi Power and Paper Company,* a causé la crue des eaux, et le coût du déplacement de la pompe a été chargé à cette compagnie.

Grant: Pendant les grands froids de l'hiver, on a eu du trouble parce que la source d'approvisionnement a gelé à cet endroit; comme mesure temporaire, on a posé un tuyau de 6 pouces, de 1,600 pieds de longueur, à partir d'un petit cours d'eau que l'on a barré; une pompe à vapeur amenait l'eau dans le réservoir.

Yoliffe: A cet endroit, on a remplacé le moteur à essence Fairbanks Morse de 15 chevaux-vapeur, et la pompe, par une pompe de 10 chevaux de la même fabrique; la pompe enlevée a été transportée et installée à Graham, district n° 3.

District n° 3.—Le moteur à essence Fairbanks-Morse, de 15 chevaux-vapeur, et la pompe, enlevés de Yoliffe ont été installés comme auxiliaires à la pompe de 10 chevaux, de la même fabrique, en usage à cet endroit; cette dernière avait été jugée trop petite pour fournir la quantité d'eau nécessaire pendant les mois de grande activité.

District n° 5.—Embranchement nord: Comme on n'avait pas besoin d'eau à cet endroit, vu les conditions du trafic, on a transporté le moteur à essence de 15 chevaux-vapeur, et la pompe, et on les a installés à Newcastle, district n° 2 de l'Intercolonial.

Monk: On a foré un puits afin d'obtenir l'eau nécessaire pour boire à la station de Monk.

Armagh: On a faie subir des réparations importantes à la conduite d'eau; système de gravitation.

BÂTIMENTS.

On a construit les édifices, plates-formes et agrandissements qui suivent:

District n° 1.—Cap-Rouge: Une remise à outils réglementaire de section a été transportée de Sterlings au Cap-Rouge et sert de bureau pour l'opérateur. On a construit une plate-forme de 15 pieds de longueur et fait subir les réparations nécessaires à l'édifice.

District n° 2.—Makamik: On a transporté la gare du mille 18·33, subdivision O'Brien, au mille 15·7.

District n° 3.—Millidge: On a construit un nouvel édifice pour la pompe pour remplacer celui que le feu a détruit.

District n° 5.—Berry's-Mills: La station de Lutesville a été transportée à Berry's-Mills et on a construit un nouveau débarcadère à cet endroit, ainsi qu'une nouvelle plate-forme de chargement et une voie industrielle.

Ruisseau Caron: On a construit une plate-forme couverte à cet endroit.

Rivière-Bleue: La gare et la plate-forme de Tarte ont été transportées au mille 44.24, subdivision Monk, et le nom changé en celui de Rivière-Bleue.

Sully-Siding: Gare et plate-forme couverte construites.

Saint-Eleuthère: La gare et la plate-forme de Saint-Eleuthère ont été transportées au mille 59.64, subdivision Monk.

Rivière-Manie: La gare et la plate-forme de Lippee ont été transportées au mille 85.86, subdivision Monk, et le nom changé en celui de Rivière-Manie.

CLÔTURAGE.

On a construit, comme suit, environ 1.91 mille de clôture réglementaire en planches et de paraneige.

	Milles.
District n° 1—	
Sub. de Québec, paraneige portatif..	1·12
" Parent, paraneige portatif..	0·22
Total..	1·34
District n° 2—	
Sub. Hearst, paraneige portatif..	0·10
District n° 3—	
Sub. de Winnipeg, clôture réglementaire en planches..	0·47

AMÉLIORATIONS AUX TÊTES DE LIGNES.

District n° 1.—Fitzpatrick: On a relié la bouilloire fixe et une conduite à vapeur de 250 pieds de longueur à la voie à wagons dans le but de maintenir chauds les wagons qu'on laisse à cet endroit pendant la nuit. On y a aussi amené l'eau.

Parent: On a relié les bouilloires fixes de la remise à locomotives et une conduite à vapeur de 250 pieds à la voie à wagons dans le but de maintenir chauds les wagons qu'on y laisse pendant la nuit.

District n° 2.—Cochrane: On a posé des conduites à vapeur et à eau, sur une longueur de 60 pieds, afin de relier la voie à wagons à la conduite à vapeur de la remise à locomotives.

On a posé une séparation en planches entre l'atelier et la chambre de la dynamo, afin de protéger cette dernière contre la poussière.

On a transporté deux vieux bâtiments en bois le long des magasins, afin d'augmenter la capacité de ces derniers.

On a transporté un petit bâtiment près de la voie de réparations pour l'usage de ceux qui réparent les wagons, et on a creusé huit fosses de 30 pieds près de cette dernière, ainsi qu'une voie étroite pour Larrys. On a transporté une petite remise à outils de section, de la cour à l'extrémité ouest de la gare du chemin de fer Temiskaming et Ontario-Nord, pour l'usage des inspecteurs de wagons.

Hearst: On a construit la voie conduisant aux bascules et posé des rails sur ces dernières.

On a posé des conduites à vapeur et à eau, et des égouts à travers la cour et quatre conduites le long de la voie principale dans le but de dégeler les wagons des convois à parcours continus et pour fournir de l'eau à ces derniers. On a aussi posé une conduite à vapeur reliant la voie à wagons afin de maintenir ceux-ci chauds pendant la nuit, et un autre reliant l'appareil de chauffage de la gare afin de chauffer cet édifice au moyen de l'usine centrale d'énergie.

On a transporté une remise à outils disponible et on l'a placée de manière à servir aux ouvriers qui réparent les wagons; on a construit les fosses nécessaires.

On a transporté une remise à outils disponible et on l'a placée de manière à servir aux ouvriers qui réparent les wagons; on a construit les fosses nécessaires.

Grant: On a posé une conduite à vapeur et un drain à partir des bouilloires dans la chambre de ces dernières, et traversant la cour sur une distance d'environ 750 pieds,

et trois conduites à vapeur le long de la voie principale, dans le but de dégeler les wagons des convois à parcours continus. On a aussi posé des conduites reliant l'appareil de chauffage de la gare afin de chauffer cet édifice au moyen de l'usine centrale d'énergie.

On a transporté une remise à outils de section disponible et on l'a placée à la disposition des ouvriers qui réparent les wagons; on a construit les fosses nécessaires.

Armstrong: On a posé une conduite à vapeur à travers la cour, distance d'environ 1,000 pieds, et installé trois conduites à vapeur le long de la voie principale pour dégeler les wagons des convois à parcours continus. On a aussi relié l'appareil de chauffage de la gare afin de chauffer cet édifice au moyen de l'usine centrale d'énergie.

On a transporté une remise à outils disponible et on l'a placée à la disposition des ouvriers qui réparent les wagons; on a construit les fosses nécessaires.

District n° 3.—Graham: On a relié la bouilloire fixe de la remise à locomotives à travers la cour avec une conduite à vapeur d'environ 750 pieds de longueur, et installé quatre conduites à vapeur le long de la voie principale afin de dégeler les wagons des convois à parcours continus. On a aussi relié la gare afin de chauffer cet édifice au moyen de l'usine centrale d'énergie.

Transcona: On a construit une clôture réglementaire en planches sur le côté nord des ateliers, afin d'arrêter les passants; on a placé une barrière et un abri pour le gardien vis-à-vis du milieu.

District n° 5.—Monk: L'eau d'une source des environs a causé des dégats dans le coffre d'une usine à charbon. A l'automne de 1915, les entrepreneurs des premiers travaux, Roberts, Schaefer et Cie., ont exécuté des travaux considérables à ce sujet, lesquels ne sont pas terminés; il faudra reprendre les travaux en 1916.

DOMMAGES DUS AUX INONDATIONS.

District n° 2.—Les approches du pont de la rivière Pagwachanan, mille 76·2, subdivision Hearst, ont été endommagées par les pluies d'automne; on a dû renforcer les talus.

DOMMAGES CAUSÉS PAR LE FEU.

District n° 1.—Uniacke: Le feu a détruit la remise à outils de la section, au mois d'août 1915; on l'a remplacée en y transportant celle de Doucet.

District n° 2.—Hearst: Le 9 mars 1916, le feu a complètement détruit le restaurant des mécaniciens.

District n° 3.—Millidge: L'abri de la pompe a été détruit le 19 janvier 1916.

PONTS ET PONCEAUX.

On a réparé et refait les ponts et ponceaux comme suit:

District n° 3.—Sub. de Winnipeg, pont 71·5. Ce pont repose sur piles et a 375 pieds de longueur et 30 pieds de hauteur; on a enlevé 24 pilotis recourbés que l'on a remplacé par des pièces en bois recourbées.

Subdivision de Fort-William, pont 49·3: Ce pont repose sur des piles; il a 148·5 pieds de longueur et 49 pieds de hauteur. On a renouvelé les piles.

District n° 5.—Sub. d'Edmonton, ponceau 31·0: Le coin nord-ouest avait été sapé; on y a placé des poutres provisoires pour soutenir la crête du ponceau jusqu'à ce que des réparations permanentes soient faites en 1916.

Sub. de Napodogan, ponceau 35·3: Le mur latéral nord-ouest de cette construction s'était fendu et était tombé dans le cours d'eau; on a construit un encoffrement

provisoire pour soutenir le remblai jusqu'à ce que des réparations permanentes soient faites en 1916.

Sub. d'Edmundston, pont 66·5: Petite rivière au Saumon. On a fait une enquête et un rapport sur la superstructure du pont ci-dessus relativement aux réparations nécessaires en 1916, et on a mis à l'épreuve de l'eau le sommet de seize des piédestaux.

SYSTÈME D'AVERTISSEUR.

On a installé un système d'avertisseur électrique entre la jonction Supérieure et Graham, district 3, soit une distance de 6·2 milles.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COUCHE DE BALLAST ET VOIE.

Subdivision et embranchement.	Ligne principale.	Voies lat. de passage, autres voies lat. et de serv.
	Milles.	Milles.
Charlottetown	116·1	16·1
Souris	54·7	4·8
Georgetown	24·4	2·9
Cap-Traverse	11·8	1·0
Murray-Harbour	47·8	4·8
Elmira	9·9	0·9
Montague	6·2	0·4
Vernon	3·7	0·4
Total	274·6	31·3

RAILS.

Au cours de l'année, on a posé les rails suivants pour remplacer des rails défectueux:

	Pieds.
Sub. de Charlottetown	504
" Souris	76
" Murray-Harbour	864
" Elmira	105
Total	1,549

Ci-suit le nombre de milles et les différents poids des rails dans la ligne principale:

Milles de voie de rails de 50 livres	3·6
" " 52 "	95·1
" " 56 "	40·1
" " 58 "	134·2
" " 67 "	1·6
Total	274·6

RÉFECTION DES TRAVERSES.

Pendant l'année, on a renouvelé les traverses suivantes:

Subdivision.	Ligne principale.	Moyenne par mille.	Voies latérales.	Moyenne par mille.
Charlottetown	17,607	151	733	45
Souris	6,225	114	200	42
Georgetown	2,553	105	100	34
Cap-Traverse	674	57	70	70
Murray Harbour	3,172	66	130	27
Elmira	54	6	....	....
Montague	584	94	....	....
Vernon	453	123	....	....
Total	31,322	114	1,233	39

On a réparé 31 traverses d'aiguille et remplacé 20.

BALLASTAGE.

On a ballasté 2·2 milles de voie avec du sable et 0·15 mille avec de la cendre, formant un total de 2·25 milles.

FOSSÉS.

On a creusé ou nettoyé un total de 2·2 milles de fossés.

PROTECTION DES REMBLAIS ET DES TRANCHÉES.

Saint-Pierre—On a construit 230 pieds d'encoffrement rempli de pierre.
Midgell—On a construit 50 pieds d'encoffrement rempli de pierre.
Marie—On a construit 70 pieds d'encoffrement rempli de pierre.

VOIES INDUSTRIELLES.

Au cours de l'année, on a construit les voies latérales privées qui suivent:

	Pieds.
Fanning, sub. de Georgetown, nouvelle	377
Scotchfield, sub. de Souris, prolongement	200

VOIES PRIVÉES.

Les voies privées suivantes ont été construites:

Emplacement.	Subdivision.	Nom de la compagnie.	Pieds.
Richmond	Charlottetown.	McLellan & Williams	378

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

On a installé un nouveau réservoir, avec bouilloire et abri pour la pompe, à la jonction Emerald.

BÂTIMENTS.

On a fait subir les réparations générales à tous les bâtiments qui en avaient besoin. On a construit de nouveaux édifices, plates-formes et allonges et fait les changements qui suivent:

SUBDIVISION DE CHARLOTTETOWN.

Charlottetown.—Appareils de chauffage à la vapeur installés dans les bureaux des machines et des marchandises.

Milton.—Nouvelle remise à outils de section.

Emerald.—Nouveau réservoir et abri pour la pompe.

Summerside.—Nouveau plancher dans le hangar à marchandises sur le débarcadère et entrepôt construit.

Wellington.—Nouveau parc à bestiaux.

Richmond.—Nouveau parc à bestiaux.

Ellerslie.—Nouvelle remise à outils de section.

Bloomfield.—Nouvelle remise à outils de section.

Alberton.—Nouvelles gouttières pour la gare.

Tignish.—Nouveau toit sur la remise à locomotives, l'ancien ayant été emporté par le vent. Nouvelle boiserie sur le cendrier.

SUBDIVISION DE SOURIS.

Rivière-aux-Castors.—Nouvelle remise à outils de section.

Saint-Charles.—Nouvel abri réglementaire 11 pieds par 25.

Cinq-maisons.—Nouvelle plate-forme d'escarbilles.

Marie.—Nouvel abri réglementaire 11 pieds par 25.

Morell.—Nouvelle remise à outils de section.

Mount Stewart.—Nouvelle remise à outils de section double et hangar à charbon.

SUBDIVISION DE GEORGETOWN.

Georgetown.—Plate-forme de la gare renouvelée.

SUBDIVISION DE MURRAY-HARBOUR.

Southport.—Nouvelle plate-forme d'escarbilles.

Melville.—Plate-forme de la gare renouvelée.

Ile-Wood.—Nouvelle plate-forme de gare.

Rivière-Murray.—Nouvelle plate-forme de gare.

CLÔTURAGE.

Construction de nouvelles clôtures réglementaires en fil de fer et de nouveaux paraneiges portatifs et permanents, comme suit:

Subdivision.	Nouvelle clôture en fil de fer.	Paraneiges portatifs.	Paraneiges permanents.	Nouvelles barrières.
		Pieds.	Pieds.	
Charlottetown	2·3	780	2,972	46
Souris	3·4		680	20
Georgetown	1·9		400	15
Murray Harbour				15
Cap-Traverse	0·6	300		4
Total	8·2	1,080	4,052	100

On a fait toutes les réparations nécessaires au bon entretien des clôtures.

AMÉLIORATIONS AUX TÊTES DE LIGNES.

Charlottetown.—La chaussée en madriers a été enlevée et remplie définitivement d'argile et de pierre et recouverte d'escarbilles.

Tignish.—On a posé 590 pieds de clôtures de tuyaux pour protéger la pelouse.

LEVÉS.

On a terminé les relevés pour les profils de voie réglementaire pour tout le chemin de fer, et préparé les plans sauf pour les milles 40 à 48 de la subdivision de Murray Harbour.

Les levés de l'emplacement de la voie ont été préparés comme suit:

Subdivisions—

Charlottetown	Mille	0·00	à	116·1
Souris	"	0·00		54·7
Georgetown	"	0·00		24·4
Cap-Traverse	"	0·00		11·8
Murray-Harbour	"	0·00		47·8
Elmira	"	0·00		9·9
Montague	"	0·00		5·2
Vernon	"	0·00		3·7
Total				274·6

Les plans des levés ci-dessus ont été préparés comme suit:

Subdivisions—

Charlottetown	Mille	60	à	116·1—56·1
"	"	10		35·0—25·0
Vernon	"	0		3·7— 3·7
Total				84·8

On a fait les levés et préparé les plans pour les emplacements réglementaires de gares comme suit:—

Sub. de Charottetown—Jonction Emerad, Kensington, O'Leary.
Sub. de Montague—Montague.

PONTS ET PONCEAUX.

Sub. de Charlottetown—						
Mille	6·0	Ponceau tubulaire en béton. . .	24	pouces de diamètre par	60	pieds de longueur
"	13·0	" " . . .	24	" "	60	"
"	29·0	Ponceau tubulaire en fonte. . .	12	" "	48	"
"	31·0	" " . . .	12	" "	72	"
"	34·4	" " . . .	12	" "	96	"
"	48·2	" " . . .	12	" "	60	"
"	62·6	Ponceau tubulaire en béton. . .	30	" "	32	"
"	67·3	Ponceau à claire-voie en béton.	7	pieds par 8,	40	pieds de longueur.
"	69·0	Ponceau tubulaire en béton. . .	30	pouces de diamètre par	18	pieds de longueur.
"	70·0	Ponceau tubulaire en fonte. . .	12	" "	84	"
"	88·3	Ponceau tub. en fonte (double).	16	" "	36	"
"	98·2	Ponceau tubulaire en béton. . .	15	" "	21	"
"	99·1	" " . . .	18	" "	23	"
"	105·9	Ponceau tubulaire en fonte. . .	16	" "	18	"
"	106·9	" " . . .	16	" "	24	"
"	107·5	Ponceau tubulaire en béton. . .	24	" "	25	"
"	111·1	" " . . .	30	" "	21	"
Sub. de Souris—						
Mille	10·0	Ponceau tubulaire en fonte. . .	18	" "	24	"
"	12·0	" " . . .	18	" "	24	"
"	13·0	Ponceau tubulaire en béton. . .	24	" "	50	"
"	14·4	" " . . .	24	" "	40	"
"	33·0	Ponceau tubulaire en fonte. . .	16	" "	24	"
"	33·0	Ponceau tubulaire en béton. . .	18	" "	130	"
"	33·0	Ponceau tubulaire en fonte. . .	16	" "	36	"
"	33·1	" " . . .	18	" "	24	"
"	35·0	" " . . .	16	" "	36	"
"	37·0	" " . . .	24	" "	20	"
"	37·3	" " . . .	24	" "	20	"
"	38·0	Pont réparé et longerons remplacés.				
"	45·0	" "				
"	45·0	Ponceau tubulaire en fonte. . .	18	pouces de diamètre par	36	pieds de longueur.
"	50·0	" " . . .	18	" "	120	"
"	49·6	Longerons remplacés par une couche de béton.				
Sub. de Georgetown—						
Mille	34·1	Pont réparé et longerons remplacés.				

De plus, deux ponceaux ouverts ont été remplis, 5 fosses garde-bestiaux ont été remplacées par des garde-bestiaux de surface et des réparations générales ont été faites aux ponceaux, etc., là où c'était nécessaire.

BASSINS ET JETÉES.

Summerside.—On a fait subir des réparations considérables à la jetée et construit 220 pieds de jetée nouvelle sur piles créosotées et couvertes de madriers.

Alberton.—On a construit 300 pieds de nouveau mur de soutènement.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

District n° 2.

Cette voie ferrée a été acquise comme subdivision internationale du chemin de fer Intercolonial, le 1er août 1914.

Elle constitue un court raccordement entre le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick, à Campbellton, et la vallée supérieure de Saint-Jean, à Saint-Leonard, où elle se relie au chemin de fer Pacifique-Canadien; aussi au moyen des voies de la *Van Buren Bridge Company,* au chemin de fer Bangor et Aroostook dans l'Etat du Maine, et au chemin de fer Transcontinental National.

BALLAST ET VOIE.

Subdivision.	Nombre de milles. Voie principale. Milles.	Voie de passage. Milles.	Autres voies latérales et de garage. Milles.
Leonard..	111·3	1·90	6·45

RAILS EMPLOYÉS.

La voie principale est actuellement composée comme suit:—

	Milles.
Rails de 56 livres..	10·0
" 60 "	59·0
" 67 "	42·3
Total..	111·3

VOIES PRIVÉES.

On a construit les voies privées qui suivent:—

Subdivision.	Emplacement.	Nom du propriétaire.	Longueur. Pieds.	Nouv. ou prol.
Leonard..	Mille 88·40	A. E. Hammond..	441	Nouv.
"	" 91·65	"	817	"
"	" 99·80	"	835	"
		Total..	2,093	

VOIES D'AIGUILLAGE.

Une voie latérale de 450 pieds de longueur a été posée au mille 109·7, opérant un raccordement avec le chemin de fer de Bangor et Aroostook.

GARES ET APPROVISIONNEMENT D'EAU.

On a fait subir les réparations nécessaires au service des aqueducs et aux gares.

DOMMAGES CAUSÉS PAR LE FEU ET LES INONDATIONS.

Au printemps de 1915, la crue du ruisseau Grog a submergé la voie en plusieurs endroits et miné le remblai à divers points entre les milles 20 et 23—il n'y a pas eu de dommages sérieux.

PONTS ET PONCEAUX RENOUVELÉS.

On a peinturé 26 ponts; un ponceau a été remplacé par un ponceau tubulaire en béton et un autre par un ponceau à claire-voie.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

District n° 3.

Ce chemin de fer a été acquis le 31 août 1914, comme subdivision du Cap-Tourmente du chemin de fer Intercolonial, et il constitue le lien de raccordement entre la ligne principale de l'Intercolonial et le nouveau bac transbordeur qui sera mis en service entre le Cap-Tourmente, Nouveau-Brunswick, et Carleton-Point, Ile-du-Prince-Edouard. Le nom a depuis été changé en celui de "sub. de Sackville".

NOMBRE DE MILLES.

Voie principale	36·05
Voies de passage	0·93
Autres voies latérales et de service	3·35

RAILS POSÉS.

On a refait la voie principale sur une distance de 9·24 milles avec des rails usagés de 80 livres à la place des rails de 56 livres.

La voie principale se compose maintenant comme suit:—

	Milles.
Rails de 80 livres	9·24
" 56 "	26·94

RÉFECTIONS DE TRAVERSES.

Voie principale.	Moyenne par mile.	Voies latérales.	Moyenne par mille.
21,892	605	643	150

RÉGALAGE.

On a complété 9·2 milles de régalage.

VOIES PRIVÉES.

Emplacement.	Nom de la compagnie.	Pieds.
Port-Elgin	C. S. Hickman & Co	575

LEVÉS.

On a terminé les relevés pour le profil règlementaire pour toute la ligne, soit une distance de 36·05 milles.

PONTS ET PONCEAUX.

Pont 21·4: Pont en bois remplacé par un pont à tablier de longrines sur culées de pilotis.

Pont 29·4: Pont en bois remplacé par un ponceau à claire-voie en béton de 6 pieds.

Huit ponts ont été renforcés et réparés.

Neuf ponceaux en bois ont été remplacés par des ponceaux tubulaires en béton.

On a préparé les levés et les plans pour la réfection de 5 ponts en bois, pour l'exercice 1916-17.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUEBEC.

District n° 2.

BALLASTAGE ET VOIE.

Subdivision.	Voie principale. Milles.	Voies de passage. Milles.	Autres voies latérales et de service. Milles.
Centreville..	119·87	4·08	3·60

Rails employés.—La voie principale comprend ce qui suit: Rails de 80 livres, 119·87 milles.

Fossés.—On a nettoyé 15 milles de fossés.

Protection du remblai et des tranchées.—Au printemps de 1915, les tranchées pratiquées dans l'argile des premiers 30 milles au nord de Fredericton ont causé du trouble. A cause du manque de fossés en certains cas, mais surtout à cause de la nature de l'argile, lorsque la neige fond et que le sel dégèle, il est impossible de maintenir les côtés des trenchées à une pente de 1½ à 1, et l'argile descend et couvre la voie. On a dû employer un grand nombre d'hommes pour maintenir la voie ouverte et une machine à creuser les fossés a été employée pendant un mois à enlever les matières. On est à chercher un moyen d'empêcher pour toujours les éboulements.

Voies latérales privées.—On a construit les voies latérales privées qui suivent:—

Subdivision.	Emplacement.	Nom du propriétaire.	Longueur. Pieds.	Nouvelle ou prol.
Centreville.	Mille 36·70	H. Manuel..	400	Nouv.
"	" 56·60	G. G. Scott.	400	"
		Total..	800	

Levés.—On a fait plusieurs travaux de reconnaissance relativement au prolongement et au développement de cette voie ferrée.

Ponts et ponceaux renouvelés et plaques tournantes, subdivision de Centreville:—

Ponceau 5.42: On a remplacé un tuyau en fer cannelé de 24 pouces par un tuyau en béton de 30 pouces.

Pont 9.9: Rivière Oromocto; on a posé de nouveaux câbles de guindage aux travées à bascule.

Gagetown: On a refait la surface de la pile centrale et changé les rails circulaires de la plaque tournante.

Sommaire des sommes provenant des crédits d'entretien, 1915-16, et portés aux frais d'exploitation, et que l'on aurait peut-être dû imputer aux améliorations (capital).

Intercolonial—		
District n° 1..	$ 212,153 83	
" n° 2..	258,624 97	
" n° 3..	289,357 65	
" n° 4..	200,271 94	
Ile-du-Prince-Edouard..	37,831 00	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard..	18,851 93	
Saint-Jean et Québec..	1,807 09	
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick..	27,093 50	
Machinerie..	133,000 00	
		$1,178,991 91
Chemin de fer Transcontinental-National—		
District n° 1..	$ 16,581 51	
" n° 2..	13,303 70	
" n° 3..	24,345 00	
		54,230 21
Total..		$1,233,222 12

REMARQUE.—Nous avons les détails mais ils ne sont pas imprimés.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

RAPPORT DE LA DIVISION DE LA SÛRETÉ.

Les comités de district ont tenu des assemblées mensuelles relativement à la sûreté à Lévis, Campbellton, Truro et New-Glasgow; les comités de têtes de ligne en ont tenu à la Rivière-du-Loup, Saint-Jean, Halifax et Sydney; ceux des ateliers de wagons et de locomotives, à Moncton. Ces comités comprennent un président (lequel est le fonctionnaires local en charge du district, de la tête de ligne ou des ateliers) les autres fonctionnaires locaux et les représentants des employés de toutes les divisions du service, qui, dans l'accomplissement de leurs devoirs réguliers surveillent les conditions et actions dangereuses pouvant causer des blessures, y remédiant si possible et faisant rapport dans les autres cas au président pour étude et correction.

Au cours de ces assemblées, les membres ont envisagé la question de la sécurité des employés et du public, et on s'est mis à l'étude de certaines conditions particulières qui seraient de nature à nuire à l'un ou à l'autre.

Pendant l'année, les membres, aussi bien que les comités du bureau, ont fait parvenir des renseignements sur la nécessité d'obvier à près de deux mille huit cents états de choses préjudiciables et à plus de onze cents coutumes dangereuses, soit un total d'environ trois mille neuf cents cas d'amendement à l'état de choses actuel.

On a exécuté aux ateliers de Moncton les travaux spéciaux suivants destinés à assurer une plus grande protection aux employés et à sauvegarder les propriétés: on a installé 37 engrenages mécaniques que l'on a dotés de filets et de rails; on a cuirassé 7 roues à l'émeri; protégé 3 scies à ruban; protégé 4 scies de travers; protégé 2 scies à refendre; idem pour une tige à foret; réparé le trottoir d'approche du pont élevé; changé un tuyau à une machine à l'acétylène; construit un trottoir à la hauteur des arbres de couche dans l'atelier de fonderie de cuivre; réparé le plancher dans l'atelier aux machines; réparé les grandes portes qui font communiquer les ateliers de montage et de machineries; installé une barrière à l'arrière de la fournaise à boulons pour fermer tout accès aux employés; réparé la palissade de la galerie du moteur; réparé les tuyaux à vapeur dans l'atelier des wagons à marchandises; réparé les tuyaux d'alimentation dans la forge; renouvelé la cheminée du foyer des forgerons de ressorts; réparé le plancher dans l'atelier aux tenders; mis des dalles en ciment dans l'atelier des chaudronniers; fabriqué des douilles à foret destinées à la machine à forer; fabriqué des signaux d'avertissement destinés aux divers ateliers; prolongé la promenade qui aboutit à l'extrémité de la plate-forme des magasins; installé une courroie sur une machine dans l'atelier aux machines R.H.; réparé le système des tuyaux au sein du réservoir à air dans l'atelier des chaudronniers; fabriqué des indicateurs destinés aux valves principales à eau et installé ces indicateurs; assuré la sécurité des coupe-circuit dans l'atelier de rabotage; installé une cuirasse protectrice à la base de la cheminée des nouveaux ateliers; installé des filets tout le tour des bancs dans le but de protéger ces derniers contre les entreprises des employés; assuré la sécurité des gardes-moteurs dans l'atelier de rabotage; installé une cuirasse protectrice à la base de la cheminée des noucœurs pour que l'eau ne tombe pas sur les employés occupés sur les voies d'évitement; réparé les poulies du monte-charge des magasins; renouvelé les garde-fous du monte-charge des magasins; renouvelé la cuirasse du coupe-tube dans l'atelier des chaudronniers; réparé et assuré les commandes de pelles dans l'atelier des chaudronniers; réparé en grand les fenêtres des ateliers; réparé les grues des ateliers.

On a ajouté des cuirasses aux machines des ateliers de la Rivière-du-Loup de même que dans les rotondes et les ateliers à certains endroits qui demandaient une plus grande protection.

Au cours de l'année il y a eu douze employés de tués, quatre cent soixante-neuf de blessés; deux voyageurs de tués et vingt et un de blessés, enfin vingt-trois autres personnes de tuées et vingt-neuf de blessées.

Dans le cours d'août 1915, on a organisé aux ateliers Transcona deux comités de sécurité, l'un au sein du département des locomotives et l'autre au sein du département

des wagons. Depuis cette époque ces comités ont fait rapport au sujet de l'amélioration de cent quatre-vingt-neuf états de choses préjudiciables et de soixante-huit coutumes dangereuses, ce qui a eu pour effet d'améliorer les conditions de travail et d'assurer une plus grande sécurité aux employés.

On a fait parvenir de temps en temps des bulletins appropriés contenant des conseils de prudence et des renseignements aux terminus, ateliers, rotondes, etc., avec instruction de les placer à des endroits bien en vue.

J. E. LONG,
Ingénieur, mesures de sécurité.

RAPPORT DU COMPTABLE DE LA DIVISION DE LA MECANIQUE.

Je soumets les renseignements suivants destinés au rapport annuel pour l'exercice se terminant le 31 mars 1916:—

A.—Etat indiquant le nombre de locomotives et toutes les classes de matériel roulant qui sont la propriété des chemins de fer du Gouvernement exception faite pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

B.—Etat indiquant le nombre de milles parcourus et la quantité de charbon, d'huile, de graisse dépensés, ainsi que la quantité de charpie, pour l'usage des locomotives du chemin de fer de l'Intercolonial.

C.—Etat indiquant le nombre de locomotives et toutes les classes de matériel roulant mis en usage sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

D.—Etat indiquant le nombre de milles parcourus ainsi que la quantité de charbon, huile, graisse et charpie dépensés par les locomotives sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

E.—Sommaire des principaux travaux exécutés aux ateliers de Moncton, Halifax et Rivière-du-Loup pour le compte du chemin de fer de l'Intercolonial. (Pas imprimé. Comporte force petits détails.)

F.—Sommaire des principaux travaux exécutés aux ateliers de Charlottetown pour le compte du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. (Pas imprimé. Comporte force petits détails.)

On a acheté durant l'année le matériel roulant énuméré ci-après:—

Compte de capital—

24 locomotives (20 Consolidation et 4 de garage).
2 wagons-lits.
6 voitures de jour de première classe.
20 fourgons, capacité, 80,000 livres, charpente en acier.
200 wagons plates-formes, capacité, 80,000 livres, sous-structure en acier.
2 wagons de déblaiement en acier Hart-Otis, capacité, 100,000 livres.
5 chasse-neige en acier.
3 grues à vapeur, déblaiement.
2 chasse-pierre à ballast à centre complètement en acier.
2 déchargeurs de ballast (Lidgerwood).
1 excavateur (Atlantic).
2 déchargeurs de rails.

Compte du fonds de revenu consolidé—

11 wagons-lits.
2 wagons-salons.
1 wagon-buffet.
1 voiture spéciale, " Transcona ".
1,000 wagons fermés, capacité, 80,000 livres, charpente en acier.

Compte de renouvellement du matériel—

8 wagons-lits.

10 wagons à colons.

Ces wagons ont pris la place d'un wagon de première classe, de 15 de deuxième classe, 1 wagon-poste, 1 fourgon à bagage qui n'existe plus.

Le matériel roulant ci-après désigné a été construit aux ateliers de Moncton et portés au compte du capital—

4 fourgons à bagages.

2 wagons-poste, avec substructure en acier, sont en construction aux ateliers de Moncton et seront prêts avant longtemps.

La locomotive n° 1036 a été conduite aux ateliers, retapée, remise sur la voie et ajoutée au matériel roulant.

1 wagon plate-forme a été construit aux ateliers de Moncton dans le but de servir au transport des bateaux à moteurs.

50 wagons-tampons réglementaires ont été construits aux ateliers de Moncton.

On a réparé la voiture à voyageurs n° 5 appartenant à la ligne d'embranchement de l'Intercolonial, aux ateliers de Moncton; on l'a aménagée pour qu'elle puisse servir à la fois au transport de la poste, des bagages et des colis; on lui a donné le numéro 2299, et on l'a mise sur la liste du matériel roulant.

On a changé la destination des wagons suivants aux ateliers de Moncton:—

3 voitures à voyageurs, seconde classe, 1 wagon à bagage, 32 wagons fermés et 35 wagons plates-formes ont été portés au nombre des wagons à déblaiements.

37 wagons fermés et 25 wagons plates-formes sont devenus des wagons-buffets.

1 wagon-poste est devenu un fourgon à bagages.

12 wagons fermés ont été changés en chasse-neige à ailes mobiles.

45 wagons fermés sont devenus des fourgons de queue.

Les wagons-lits "Dalhousie", "Montmorency" et "Kennebecasis", sont devenus des voitures pour l'usage du surintendant (fonctionnaires).

La voiture de première classe n° 99 est devenue la voiture à l'usage du surintendant général.

La voiture de première classe n° 170 est devenue la voiture du gérant général.

Les wagons-salons "Dufferin" et "Malagash" ont été transformés en wagons-buffet-touristes.

2 wagons-buffets sont devenus des voitures à l'usage des intendants.

1 wagon-poste-messageries a été converti en wagon-poste spécial.

On a fait disparaître les compartiments à fumeurs de 4 voitures de première classe que l'on a fait entrer dans le service suburbain.

On a cloisonné 50 wagons fermés pour les faire servir au transport des pommes de terre.

On a remodelé les canapés de 3 wagons-lits.

On a changé la disposition des lampes-appliques et on a dirigé en bas la lumière qui auparavant était dirigée en haut, et ce dans trois wagons-buffets.

On a changé la disposition des lavabos mobiles et on a installé à la place un lavabo de longue portée nickelé dans deux wagons-lits.

On a transporté le matériel roulant qui suit aux remises du Transcontinental-National et on l'a porté au compte du revenu consolidé:—

74 locomotives.

9 voitures à voyageurs de première classe.

2 wagons à bagages et à voyageurs de première classe.

13 wagons-colons.

4 voitures à voyageurs de seconde classe.

2 fourgons à bagages.

3 voitures à l'usage des fonctionnaires.

45 fourgons de queue.

16 wagons-buffets.
28 wagons à cendres.
17 chasse neige.
12 chasse-neige d'ailes mobiles.
6 équipements de remblaiement.
50 wagons-tampons.

Le matériel roulant de l'Intercolonial a servi sur les lignes d'embranchement pendant l'année de la façon suivante:—

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard: 4 locomotives, 2 voitures à voyageurs, 13 wagons à marchndises.

Chemin de fer Intercolonial: 2 locomotives, 3 wagons à voyageurs, 122 wagons à marchandises.

Chemins de fer du Transcontinental-National, à l'est de Québec: 16 locomotives, 8 voitures à voyageurs, 549 wagons à marchandises.

Chemins de fer Québec-Saint-Jean: 2 locomotives, 3 voitures à voyageurs, 62 wagons à marchandises .

Outre les réparations courantes exécutées aux locomotives aux ateliers de Moncton et de la Rivière-du-Loup, on en a doté 12 surchauffeurs, dont 9 à Moncton et 3 à Rivière-du-Loup.

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET TRANSCONTINENTAL-NATIONAL.

TABLEAU indiquant le nombre des locomotives et diverses classes de wagons sur la ligne le 31 mars 1915 et le 31 mars 1916.

—	Voitures à voyageurs.													Wagons à marchandises.													
	Locomotives.	Wagons-lits.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	Wagons à colons.	A voyageurs, 1ère classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste.	Wagons à bagages.	Wagons couverts, à bagages.	Wagon d'instruc., frein à air.	Wagons automobiles à vap.	Total des voitures à voyageurs.	Wagons fermés.	Wagons-glacières.	Wagons plates-formes.	Wagons à bois à pâte.	Wagons-réservoirs.	Wagons à clapets.	Wagons-gondoles.	Wagons à houille (20 tonnes).	Wagons-bascules à cadres d'acier (Hart Otis).	Wagons-écurie.	Wagons-bascules convertibles (Hart).	Wagons auxiliaires.	Fourgons.	Total des wagons à marchandises.
Disponibles, propres au serv. et en réparations le 31 mars 1914.	409	48	8	20	55	158	85	35	71	26	1	1	508	9067	191	2733	48	54	523	4	219	276	175	300	4	135	13729
A remplacer le 31 mars 1915						1	14	1					16	138	7	365	4	1	117	1	157		10			4	804
Total du matériel le 31 mars 1915	409	48	8	20	55	159	99	36	71	26	1	1	524	9205	198	3098	52	55	640	5	376	276	185	300	4	139	14533
Achetés au cours de l'année au compte du capital	24	2				6							8	20		200						250					470
Acheté au compte du revenu consolidé		11	2	1		1							15	1000													1000
Acheté au compte du renouvellement—voir ci-après les wagons remplacés		8			10								18														
Faits à neuf aux ateliers—Loco. n° 1036	1																										
Wagon-poste n° 606 changé en wagon à bagages								1	1																		
Wagons-lits "Dalhousie," "Montmorenci" et "Kennebecasis" changé en voitures à l'usage du surintendant			3			3																					
Construit à Moncton au compte du capital										4				4													
Construit à Moncton, 1 wagon pour bateau à moteur, 55 pieds																1											1
Voiture à voyageurs International n° 5 réparée et passée au n° "C.G.R." 2299								1					1														
Converti aux ateliers de Moncton: en wagons-secours, 3 voitures, 2e classe, 1 wagon à bagage, 32 wagons fermés, 35 wagons plates-formes; en wagons-cuisines: 37 wagons fermés, 25 wagons plates-formes; en wagons *flangers*, en fourgons de queue: 45 wagons fermés							3		1				4	126		60										45	141
Total du matériel, le 31 mars 1916	434	66	10	21	65	169	96	36	75	26	1	1	566	10099	198	3239	52	55	640	5	376	526	185	300	4	184	15863

A remplacer le 31 mars 1915 comme ci-dessus						1	14	1					16	138	7	365	4	1	117	1	157		10			4	804
Condamnés et détruits au cours de l'année	1						4		2				6	174	1	192			29		50		7			9	462
Condamnés et détruits jusqu'au 31 mars 1916, total	1					1	18	1	2				22	312	8	557	4	1	146	1	207		17			13	1266
Achetés au compte du renouvellement pour remplacer, comme ci-dessus						1	15	1	1				18														
Changés dans les ateliers de Moncton, comme ci-dessus							3		1				4	126		60											186
A remplacer le 31 mars 1916, total	1													186	8	497	4	1	146	1	207		17			13	1080
Plus le matériel en service et en réparation	433	66	10	21	65	169	96	36	75	26	1	1	566	9913	190	2742	48	54	494	4	169	526	168	300	4	171	14783
Total du matériel le 31 mars 1916, comme ci-dessus	434	66	10	21	65	169	96	36	75	26	1	1	566	10099	198	3239	52	55	640	5	376	526	185	300	4	184	15863
Matériel roulant du chemin de fer Intercolonial employé sur les lignes suivantes:—																											
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-P.-E.	4					2							2	6	1	3						1		2			13
" " Intercolonial	2					2			1				3	119		2						1					122
" " National-Transcontinental	16					3	4		1				8	490	1	38		2				18					549
" " Saint-Jean et Québec	2					2			1				3	55	2	3							1	1			62

CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET TRANSCONTINENTAL-NATIONAL—*Suite.*

TABLEAU indiquant le nombre des locomotives et diverses classes de wagons sur la ligne le 31 mars 1915 et le 31 mars 1916—*Fin.*

	Wagons de construction.																													
	Wagons auxiliaires.	Wag. à approv. de magasins.	Wagons à gaz Pintsch.	Chasse-neige ordinaire.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double-voie.	Chasse-neige double.	*Flangers.*	Grues à vapeur.	W. dist. de gravier—Rogers.	Régaleur de ballast.	Charrue à gravier centrale.	Charrue à gravier latérale.	Charrue p. déch. le gravier.	Wag. dist. de gravier à ailer.	Malaxeurs à béton.	Machine à jet de sable.	Wagons de forage.	Wagons de creusage.	Treuils à vapeur.	Treuils à main.	Excavateurs.	Machines portatives p. scier et perforer les rails.	Wagons.	D'arpentage et d'inspection.	Déch. de rails.	Wagons-secours.	Wagons-cuisine.	Total d. wagons de constr.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1915	23	1	2	48	22	2	2	1	42	19	2	1	5	5	2	1	4	1	1	1	1	7	3	1	2	16	...	...	...	215
A remplacer le 31 mars 1915				3																										3
Total du matériel le 31 mars 1915	23	1	2	51	22	2	2	1	42	19	2	1	5	5	2	1	4	1	1	1	1	7	3	1	2	16	...	...	...	218
Acheté au cours de l'exercice au compte du capital					5				3			2		2									1				2			15
Acheté au compte du revenu consolidé																														....
Acheté au compte du renouvellement pour remplacer—voir ci-après																														....
Refait à neuf aux ateliers—Loco. nº 1036																														....
Wagon-poste nº 606 devenu wagon à bagages																														....
Wagons-lits "Dalhousie," "Montmorenci" et "Kenebecasis" devenus wagons du surintendant																														....
Construit à Moncton au compte du capital																														....
Construit à Moncton, 1 wagon à canots-automobiles, 55 pds																														....
Voiture internationale à voyageurs, nº 5, réparée et devenue la "C.G.R." nº 2299																														....
Convertis à Moncton :—																														
En wagons-secours ; 3 voitures, 2e classe, 1 wagon à bagages, 32 wagons fermés, 35 wagons plates-formes ; en wagons-cuisines : 37 wagons fermés, 25 wagons plates-formes ; en *flangers* ; 12 wagons ferm., en fourgon de queue; 45 wagons fermés									12																			71	62	145
Total du matériel roulant au 31 mars 1916	23	1	2	51	27	2	2	1	54	22	2	1	7	5	4	1	4	1	1	1	1	7	4	1	2	16	2	71	62	378

A remplacer au 31 mars 1915, tel qu'indiqué ci-dessus				3																										3
Condamnés et détruits pendant l'année				1																			1							2
Total, condamnés et détruits au 31 mars 1916				4																			1							5
Achetés au compte du renouvellement pour remplacer, tel qu'indiqué ci-dessus																														
Refaits à neuf et convertis à Moncton, tel que ci-dessus																														
Total à remplacer au 31 mars 1916				4																			1							5
Ajouter ceux en service et en réparations	23	1	2	47	27	2	2	1	54	22	2	1	7	5	4	1	4	1	1	1	1	7	3	1 2	16	2		71	62	373
Total, du matériel roulant au 31 mars 1916, tel que ci-dessus	23	1	2	51	27	2	2	1	54	22	2	1	7	5	4	1	4	1	1	1	1	7	4	1	2	16	2	71	62	378

J. J. WALKER,
Comptable de la division mécanique.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus et de la houille, de l'huile, de la graisse et de l'étoupe consommées par les locomotives au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.					Consommation moyenne par 100 milles.				
		Houille.	Huile à soupape.	Huile à machines.	Etoupe.	Graisse,	Houille.	Huile à soupape.	Huile à machines.	Etoupe.	Graisse.
1915.		Ton.	Chop.	Chop.	Livres.	Livres.	Livr.	Chop.	Chop.	Livres.	Livres.
Avril.......	700,525	42,434	10,813	19,325	2,399	4,877	13,569	1·54	2·76	0·34	0·71
Mai	724,517	41,493	11,854	21,971	2,746	3,525	12,829	1·64	3·02	0·38	0·67
Juin........	773,980	42,825	11,314	21,518	3,097	4,266	12,394	1·46	2·79	0·40	0·55
Juillet......	823,686	44,926	12,706	24,689	2,935	4,721	12,217	1·54	3·00	0·36	0·57
Août.......	829,003	45,197	12,807	23,102	3,277	4,909	12,212	1·54	2·79	0·40	0·59
Septembre.	794,330	44,554	12,153	22,035	2,855	4,214	11,305	1·53	2·77	0·36	0·53
Octobre....	838,461	48,098	13,525	22,860	2,675	5,049	12,848	1·61	2·73	0·30	0·60
Novembre.	833,400	50,394	13,722	23,308	3,169	5,220	13,557	1·64	2·80	0·38	0·63
Décembre.	954,183	63,037	16,476	26,161	3,034	5,522	14,798	1·73	2·74	0·32	0·58
1916.											
Janvier....,	918,456	62,672	16,060	27,399	3,241	4,876	15,285	1·75	2·98	0·35	0·53
Février....	858,977	58,888	14,126	24,018	3,256	4,799	15,356	1·64	2·80	0·38	0·56
Mars......	969,163	68,268	16,530	27,637	3,886	6,628	15,779	1·60	2·85	0·40	0·68
	10,018,681	612,786	162,086	284,023	36,570	58,606	13,705	1·62	2·83	0·36	0·58

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1915 et le 31 mars 1916.

	Voitures à voyageurs.									Wagons à marchandises.									Wagons de constructions.		
	Locomotives.	1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage, combinés.	Poste.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Total des voitures à voyageurs.	Wagons frigorifiques.	Wagons fermés.	Wagons-écuries.	Wagons-réservoirs.	Wagons convertibles Hart-Otis.	Wagons à houille.	Wagons plates-formes.	Fourgons.	Wagons à marchandises.	Chasse-neige.	*Flangers.*	Excavateur.	Total des wagons de construction.
Disponibles, en état de service et en réparations, 31 mars 1915....	22	19	9	5	4	3	6	46	308	3	28	1	15	11	150	3	519	10	8	1	19
A remplacer le 31 mars 1915....	9	4	4	2	....	1	2	13	5	....	....	....	....	1	4	1	11	1	....	....	1
Total du matériel, 31 mars 1915....	31	23	13	7	4	4	8	59	313	3	28	1	15	12	154	4	530	11	8	1	20
A remplacer le 31 mars 1915 tel qu'indiqué ci-dessus....	9	4	4	2	....	1	2	13	5	....	....	....	....	1	4	1	11	1	....	....	1
Condamnés dans le cours de l'exercice 1916....	....	1	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	1
Total, condamnés le 31 mars 1916....	9	4	4	2	....	1	2	13	5	....	....	....	....	1	4	1	11	1	....	....	1
Reconstruits au cours de l'exercice....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
A remplacer le 31 mars 1916....	9	4	4	2	....	1	2	13	5	....	....	....	....	1	4	1	11	1	....	....	1
Ajoutez, comme étant de service et en réparations....	22	19	9	5	4	3	6	46	308	3	28	1	15	11	150	3	519	9	8	1	19
Total du matériel, 31 mars 1916....	31	23	13	7	4	4	8	59	313	3	28	1	15	12	154	4	530	11	8	1	20

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

RELEVÉ du nombre de milles parcourus, de la houille, de l'huile, de la graisse et de l'étoupe consommées par les locomotives au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916—*Fin.*

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation moyenne par 100 milles.			
		Tonnes de houille	Chopines d'huile à soupape	Chopines d'huile à mach.	Livres d'étoupe	Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupape	Chopines d'huile à mach.	Livres d'étoupe
1915.									
Avril	31,864	950	472	816	582	5,963	1·48	2·56	1·82
Mai	38,413	1,086	500	980	663	5,655	1·30	2·55	1·72
Juin	39,713	1,034	556	1,088	661	5,207	1·40	2·74	1·66
Juillet	49,196	1,290	708	1,392	852	5,244	1·43	2·82	1·73
Août	45,016	1,163	688	1,308	764	5,169	1·52	2·90	1·69
Septembre	45,072	1,239	672	1,280	716	5,498	1·49	2·81	1·58
Octobre	43,132	1,197	556	1,104	735	5,552	1·28	2·56	1·70
Novembre	40,582	1,259	620	1,128	755	6,207	1·52	2·78	1·86
Décembre	38,714	1,170	536	1,080	152	6,046	1·38	2·78	0·39
1916.									
Janvier	30,961	920	452	940	694	5,946	1·46	3·03	2·24
Février	29,661	849	400	844	572	5,728	1·34	2·84	1·92
Mars	35,406	1,143	672	1,192	554	6,456	1·89	3·36	1·53
	467,730	13,300	6,832	13,152	7,700	5,688	1·45	2·81	1·64

J. J. WALKER,

Comptable de la division de la mécanique.

RAPPORT DU SOLLICITEUR GÉNÉRAL.

Contrats et conventions auxquelles ont été partie les chemins de fer du gouvernement fédéral, au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916.

Numéro.	Date.	Entrepreneur.	Description.
	1915		
7744	9 avril..	Corporation de Pictou, N.-E....	Fourniture d'eau à Pictou, N.-E.
7745	14 " ..	Corporation d'Antigonish, N.-E......	Fourniture d'eau à Antigonish, N.-E.
7736	14 " ..	Sumner Company..................	Installat. d'un tuyau d'évacuation, des copaux à l'atelier de robotage et à l'at. d'ébinist. de Monct., N.-B.
7753	5 mai...	Eastern Steel Company, Limited.....	Construction et livraison d'une passerelle au parc Richmond, Halifax, N.-E.
7754	5 " ..	Eastern Steel Company, Limited.....	Construct., fourniture et érect. d'un pont de grand chemin à l'av. Fairmount, North-Sydney, N.-E.
7760	5 " ..	Ville de St-Germain de Rimouski, P.Q.	Fourniture d'eau à l'Intercolonial, à Rimouski, P Q.
7766	5 " ..	Onésiphore Carbonneau...............	Fourniture d'eau à l'Intercolonial, L'Islet, P.Q.
7769	19 " ..	Nova Scotia Car Works, Limited.....	Fourniture et livraison de 200 wagons plates-formes en acier, capacité, 40 tonnes.
7819	17 juillet..	Williams and Wilson, Limited........	Construction d'un réservoir à charbon à Lévis, P.Q.
7824	30 " ..	Hamilton Bridge Works Co., Ltd.....	Construction, érection et achèvement d'une superstructure au pont de la rivière Scoudouc.
7825	30 " ..	G. B. Mitchell.......................	Construction, érection et achèvement d'une remise à marchandises en briqnes à Lévis, P.Q.
7843	7 août..	McLaggan, McBean & Bell...........	Construction d'une gare réglementaire n° 5, à Humphreys, N.-B.
7849	14 " ..	John W. McManus Co., Ltd.	Construction et achèvement d'une ligne d'embranchement de chemin de fer d'un point sur la ligne princip. de l'Interc., environ 1·8 milles à l'est de Bathurst, N.-B., à un point à ou près des scieries de la compagnie Bathurst Lumber.
7856	17 " ..	J. A. Boulay.........................	Construction, érection et achèvement d'une remise à marchandises à St-Apollinaire, P.Q.
7863	20 " ..	National Steel Car Company, Ltd....	Livraison de 350 wagons fermés à structure en acier.
7864	20 " ..	Canadian Car & Foundry Co., Ltd...	Livraison de 650 wagons fermés à structure en acier d'une capacité de 40 tonnes.
7859	24 " ..	Rhodes Curry Company, Ltd........	Construction, érection et achèvement d'une gare réglementaire n° 2 à Trenton, N.-E.
7862	27 " ..	McLaggan, McBean and Bell.........	Construction, érection et achèvement d'une gare à Derby-Junction, N.-B.
7865	28 " ..	Dominion Bridge Company, Ltd.....	Construction, érection et achèvement du pont de Grand-Narrows.
7869	28 " ..	Rhodes Curry Company, Ltd........	Fourniture de la superstructure du tunnel de la rue Main à Moncton, N.-B.
7877	13 sept...	Jones Girouard Company, Ltd........	Construction de ponceaux, superstructures, et remplissage de certains ponts à Sydney, S.D.
7866	15 " ..	R. C. Sutherland......................	Construction d'une culée et renouvellement de contreforts au pont St-Henri.
7885	17 " ..	Rhodes Curry Company, Ltd........	Construction, érection et achèvement des ponts suivants sur la ligne de l'Intercolonial : Pont de traverse de la rue principale, pont de trav. Connors, ponceau de Keough, pont du chemin Boiestown, pont sur ruisseau à Clearwater, pont McBean, pont sur ruisseau à Estey, pont de Manzer's-Brook n° 1, pont de Manzer's-Brook n° 2, pont sur ruisseau à Leper.
7887	21 " ..	Lynch, Peckham & Gorman..........	Construction des fondations d'un réservoir à charbon à Lévis, P.Q.
7890	23 " ..	Hamilton Bridge Works Co., Ltd.....	Construction, érection et achèvement des ponts suivants: Pont de la rivière Inhabitants, pont du ruisseau Indiantown, pont de la rivière Bartholomew et pont de Cross-Creek.
7897	24 " ..	Canadian Locomotive Company, Ltd.	Quinze locomotives, type Consolidation, à march.
7895	28 " ..	Dominion Bridge Company, Limited.	Construction, érection et achèvement des ponts suivants en acier pour ch. de fer: pont de ruisseau à Ottawa, pont de ravin Walker, pont de St-Henri.
7896	28 " ..	Canadian Bridge Company, Limited.	Construction, érection et achèvement des ponts de ch. de fer en acier suiv.: Pont de la rivière Denny, pont du chemin Jamesville, pont sur le creek Leitches, pont sur le creek Ball, pont sur le ruisseau Campbell, pont sur la rivière Sydney.

Numéro	Date.	Entrepreneurs.	Description.
7907	7 oct....	George W. Jewett & Company........	Construction de ponceaux en béton armé sur le Mulgrave, S.D.
7908	7 "	John W. McManus Co., Ltd...........	Construction d'une ligne de chemin de fer d'une étendue d'environ ¾ de mille d'un point sur la ligne principale de l'Intercolonial, à 10 milles environ à l'ouest de Moncton à un point sur la ligne principale du Transcontinental-National.
7921	27 "	R. C. Sutherland........................	Travaux de substruction avec culée en béton pour les ponts suivants: Fredericton, S.D., pont public à Boiestown, pont à Cross Creek, pont sur ruisseau à McBean, pont sur ruisseau à Estey.
8048	21 déc....	Custodis Canadian Chimney Company, Ltd..........................	Erection d'une cheminée en brique radiale, etc., pour l'usine d'énergie de l'Intercolonial à Moncton, N.-B.
	1916		
8094	7 fév.....	F. H. Hopkins & Company...........	Fourniture et livraison d'une grue de déblaiement d'une capacité de 100 tonnes, au complet pour le compte du Transcontinental-National.
8095	7 "	F. H. Hopkins & Company...........	" " "
8171	2 mars..	Dominion Iron & Steel Co., Ltd......	Fourniture et livraison de 12,500 tonnes (grosses) de rails d'acier.
8317	25 " ..	Canadian Allis-Chalmers, Ltd........	Livraison de 4 locomotives de garage.
8318	25 " ..	Canadian Allis-Chalmers, Ltd........	Livraison de 6 locomotives à marchandises, type Consolidation.
8319	25 " ..	Canadian Locomotive Company, Limited.	Fourniture et livraison de 15 locomotives à marchandises, type Consolidation (moteurs 69").
8329	25 " ..	Canadian Locomotive Company, Limited..........................	Fourniture et livraison de 5 locomotives à voyageurs, type Pacific, (moteurs 69").
8330	25 " ..	Canadian Locomotive Company, Limited.	Fourniture et livraison de 5 locomotives à voyageurs, type Pacific, (moteurs 73").

H. F. ALWARD,

Solliciteur général, chemins de fer du gouvernement du Canada.

PROPRIÉTÉ CONCÉDÉE POUR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT DU CANADA, EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1916.

Numéro du contrat.	Date.	Cédant.	Description.	Comté et province.	Superficie.	Montant.
	1906					$ c.
*8416	25 sept.	Eunice Smith, *et al.*	Terrain à Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	2,553 pds c.	3,896 96
	1909					
*8418	24 déc.	Robert Miller	" "	"	1·15 acres	402 50
	1910					
*8417	13 Janv.	Susan A. Veith, *et al*, (succession George A. Veith)	" "	"	30,726 pds c.	258 08
*7278	15 avril	Neil A. Chevarie, *et al*	Terrain au township de Kings	Comté de Kings, I. P.-E.	0·46 acre	240 00
	1911					
*7282	15 mars	Hugh J. Campbell	" " "	"	0·74 "	97·50
*7283	15 "	John J. Campbell	" " "	"	1·26 "	97 50
*7702	21 "	Lawrence Young, *et ux*	Terrain à Little Bras d'Or	Cap-Breton, N.-E.	0·30 "	150 00
*7704	5 avril	Bridget Sivon, *et al*	" "	"	0·84 "	200 00
*7712	5 "	Robert B. Christie, *et ux*	" "	"	0·09 "	150 00
*7716	7 "	Alexander Nicholson, *et al*	" Florence	"	1·60 "	600 00
*7280	13 "	James N. McPhee, *et ux*	Terrain au township de Kings	Kings, I. P.-E.	1·01 "	75 00
*7714	14 "	Annie E. Johnston, *et mar*	Terrain à Florence	Cap-Breton, N.-E.	0·01 "	25 00
*7700	15 "	Alice Young	" Little Bras d'Or	"	1·36 "	300 00
*7708	15 "	Michael Chas. Jessome, *et ux*	" "	"	0·48 "	50 00
*7710	15 "	John McIntyre	" Florence	"	0·87 "	280 00
*7707	18 "	Henry Jessome, *et ux*	" Little Bras d'Or	"	1·08 "	717 00
*7713	18 "	Henry W. Christie, *et ux*	" Florence	"	0·19 "	150 00
*7715	19 "	Flora McDonald	" "	"	1·11 "	400 00
*7703	20 "	Francis Cantwell, *et ux*	" Little Bras d'Or	"	1·50 "	1 00
*7706	20 "	Roderick McKay, *et ux*	" "	"	0·05 "	50 00
*7711	22 "	John R. McIntyre, *et ux*	" Florence	"	0·02 "	35 00
*7717	26 "	Samuel Pero	" "	"	0·09 "	100 00
*7705	29 "	Maggie McIntyre, *et mar*	" Little Bras d'Or	"	1·31 "	300 00
*7755	29 "	Comté de Cap-Breton	" "	"	6·55 "	1 00
*7719	4 mai	Recteur, bedeau et vestiaire, paroise de Trinity, Sydney Mines, N.-E.	" Florence	"	0·20 "	500 00
*7279	19 "	Allan McDonald	Terrain au township de Kings	Kings, I. P.-E.	10·51 "	465·10
*7281	19 "	Catherine McDonald	" "	"	0·92 "	113 00

*En retard pour paraître au rapport de l'an dernier.

PROPRIÉTÉ CONCÉDÉE POUR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT DU CANADA, EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1916—*Suite.*

Numéro du contrat.	Date.	Cédant.	Description.	Comté et province.	Superficie.	Montant.
	1911					$ c.
*7277	15 juin	Frederick S. McDonald	Terrain au township de Kings	Kings, I. P.-E	0·557 acre	1,000 00
*7701	23 "	Alice Young	Terrain à Little Bras d'Or	Cap-Breton, N.-E	0·48 "	1 00
*7698	2 juil	John Oram, *et al*	" "	"	0·94 "	165 00
*7286	14 "	Hugh J. Campbell	Terrain au township de Kings	Kings, I. P.-E	0·5 "	80 00
*7284	11 sept	Ada F. Boyd Willis	" "	"	3·12 "	165 00
*7699	12 oct	Corporation catholique épiscopale d'Antigonish	Terrain à Little Bras d'Or	Cap-Breton, N.-E	2·46 "	707 00
	1912					
*7285	21 mars	Alfred Morrow	Terrain au township de Kings	Kings, I. P.-E	0·19 "	150 00
*7740	31 mai	Daniel R. McKay, *et ux*	Terrain à Stellarton	Pictou, N.-E	3·727 "	1,490 80
*7721	12 août	William Daly, *et ux*	" Sydney Mines	Cap-Breton, N.-E	0·007 "	180 83
*7722	22 "	Margaret McArthur	" "	"	0·062 "	100 00
*7709	17 oct	N.S. Steel & Coal Co., Ltd., et Eastern Trust Co	" "	"	9·97 "	2,736 80
*7718	17 "	Nova Scotia Land Co., Ltd	" Florence	"	2·81 "	1 00
*7720	4 déc	Richard, William & Eliza Cox	" Sydney Mines	"	0·85 "	617 50
	1913					
*7184	30 mai	Mary E. Watson, *et al*	" Middle Musquodoboit	Halifax, N.-E	0·91 "	13 65
*7195	30 "	Howard Fulton, *et ux*	" "	"	1·09 "	89 55
*7194	30 "	Wm. Deckman, *et ux*	" Upper Musquodoboit	"	3·04 "	91 20
*7197	30 "	Chas. McGunnigle	" "	"	2·17 "	150 00
*7198	30 "	James Holman, *et ux*	" "	"	0·05 "	1 00
*7201	30 "	Wellwood Reynolds, *et al*	" "	"	1·36 "	54 40
*7202	30 "	David Archibald, *et al* (commissaires de l'église presbytérienne)	" "	"	2·40 "	100 00
*7155	9 juin	J. A. Gould, *et ux*	" Elmsvale	"	4·50 "	135 00
*7186	9 "	D. W. B. Reid, *et al*	" "	"	4·10 "	280 00
*7203	9 "	Herbert Zwicker	" "	"	1·87 "	56 10
*7205	9 "	George A. Horton, *et ux*	" Upper Musquodoboit	"	2·55 "	140 00
*8172	17 "	Anne M. Morrow	Terrain au township de Kings	Kings, I. P.-E	0·95 "	128 50
*7175	1er juill	James Bombrick, *et ux*	Terrain à Little River	Halifax, N.-E	2·19 "	98 55
*7177	1er "	John Gilbert	" Meagher's Grant	"	6·00 "	102 00
*7187	1er "	S. Louise Malcolm	" Little River	"	3·14 "	200 00
		Richard M. Roberts	..			1 00
*7193	4 "	George Horne, *et al*	Terrain à Eastern Passage	"	1·23 "	40 00
*7204	26 "	A. Cospian Day, *et ux*	" Middle Musquodoboit	"	4·95 "	123 75

*7246	1er août	Frank McVarish, *et ux*	" Harmony-Junction	Kings, I. P.-E.	18,692 p. c.	75 00
*7178	2 "	Jos. P. Taylor	" Middle-Musquodoboit	Halifax, N.-E.	0·88 acre	44 00
*7196	2 "	Burk Dillman, *et ux*	" Upper-Musquodoboit	"	2·50 "	250 00
*7446	2 sept.	Henrietta I. McNab, *et al*	" Eastern-Passage	"	2·11 "	500 00
*7180	6 "	Alex Sutherland, *et ux*	" Middle-Musquodoboit	"	5·79 "	186 20
*7199	17 "	Frank A. Reynolds, *et al*	" "	"	0·73 "	36 50
*7447	20 "	John Trider, *et ux*	" Eastern-Passage	"	0·97 "	25 00
*7448	24 "	John E. Hines, *et ux*	" "	"	0·25 "	15 00
*7449	24 "	Benjamin Hines	" "	"	0·52 "	40 00
*7450	26 "	Ann S. Burse, *et al*	" "	"	0·26 "	15 00
*7451	27 "	J. Cleary, *et ux*	" "	"	6·37 "	60 00
*7452	2 oct.	Henry Horne	" "	"	1·01 "	10 00
*7200	3 "	Wm. H. Guild, *et ux*	" Elmsvale	"	5·67 "	141 75
*7453	3 "	Henrietta I. McNab	" Eastern-Passage	"	1·61 "	132 20
*7939	6 "	Peter G. Archibald, *et ux*	" Upper-Musquodoboit	"	2·22 "	88 80
*7454	7 "	Fannie Himelman	" Eastern-Passage	"	0·67 "	20 00
*7455	7 "	F. Sawlor, *et ux*	" "	"	0·12 "	5 00
*7456	7 "	Donald Horne, *et al*	" "	"	0·76 "	20 00
*7457	7 "	Margaret Booth, *et al*	" "	"	2·50 "	109 35
*7458	10 "	Ed. J. Trider	" "	"	1·23 "	25 00
*7459	31 "	R. J. McDonald, *et al*	" "	"	0·21 "	15 00
*7727	30 "	Emma J. Colbourne, *et mar*	" Pugwash	Cumberland, N.-E.	19,200 p. c.	412 33
*7460	11 nov.	Ed. McKenzie, *et ux*	" Eastern-Passage	Halifax, N.E.	0·29 acre	10 00
*7724	12 "	Edgar A. Bent, *et al*	" Pugwash	Cumberland, N.-E.	8,120 p. c.	45 81
*7725	12 "	Chas. T. DeWolfe, *et al*	" "	"	27,805 "	1,275 53
*7726	12 "	Geo. Cooper et E. J. Goodwill	" "	"	4,250 "	62 99
*7728	12 "	George Seaman, *et ux*	" "	"	6,504 "	234 35
*7729	12 "	Bessie Daniel	" "	"	16,740 "	352 19
*7730	12 "	Chas. E. Bent, *et ux*	" "	"	12,989 "	673 89
*7731	12 "	Edgar A. Bent, *et ux*	" "	"	7,480 "	360 78
*7461	14 "	Ellen E. Donaldson	" Eastern-Passage	Halifax, N.-E.	0·27 acre	25 00
*7463	15 "	J. E. Horne, *et ux*	" "	"	0·27 "	150 00
*7462	15 "	Geo. J. Horne, *et al*	" "	"	1·21 "	40 00
*7464	17 "	Lydia Doherty, *et al*	" "	"	0·26 "	15 00
*7465	17 "	K. McKenzie, *et ux*	" "	"	0·08 "	90 00
*7179	21 "	Chas. R. Tupper	" Middle-Musquodoboit	"	6·20 "	750 00
*7466	27 "	Samuel Hiltz, *et al*	" West-Lawrencetown	"	1·78 "	25 00
*7467	29 "	The Starr Mfg. Co., Ltd	Terrain près de Eastern-Passage	"	1·10 "	2,100 00
*7160	1er déc.	Alex Burnett, *et ux*	Terrain à Upper-Musquodoboit	"	2·83 "	323 50
*7176	8 "	Thos. Rourke, *et ux*	" Meagher's-Grant	"	1·93 "	175 00
*7468	9 "	C. W. Rhind, *et ux*	" Little-River	"	6·55 "	131 00
*7469	10 "	Jno. Dickie, *et ux*	" Middle-Musquodoboit	"	1·50 "	75 00
*7828	30 "	John McFetridge, *et ux*	" "	"	4·66 "	260 00
	1914					
*7987	2 janv.	M. J. Ingraham, *et ux*	" North-Sydney	Cap-Breton, N.-E.	0·32 "	1,600 00
*8370	2 "	Isaiah Crittendon	" Pirate-Cove	Guysboro, N.-E.		650 00
*7428	31 "	Jno. G. Bissett	" Cole-Harbour	Halifax, N.-E.	11·59 "	3 50

* En retard pour paraître au rapport de l'an dernier.

PROPRIÉTÉ CONCÉDÉE POUR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT DU CANADA, EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1916—*Suite.*

Numéro du contrat.	Date.	Cédant.	Description.	Comté et province.	Superficie.	Montant.
						$ c.
	1914					
*7429	31 janv.	F. Brown, *et ux*	Terrain à East-Lawrencetown	Halifax, N.-E.	0·76 acre	76 00
*7423	3 fév.	D. A. Hutchinson, *et ux*	" Upper-Musquodoboit	"	1·36 "	200 00
*7422	12 "	Wm. Naugle, *et ux*	" West-Lawrencetown	"	0·22 "	2 20
*7421	19 "	J. E. Sedgewick, *et ux*	" Middle-Musquodoboit	"	5·10 "	500 00
*7430	25 "	R. J. Thompson, *et ux*	" Cow-Bay	"	4·21 "	25 26
*7424	27 "	S. C. W. Tait, *et al*	" Eastern-Passage	"	1·45 "	390 00
*7432	18 mars	Jno. A. McLean, *et ux*	" Meagher's-Grant	"	3·89 "	77 80
*7425	19 "	Duncan Slade	" Crawford's-Falls	"	2·38 "	25 00
*7426	19 "	D. W. B. Reid, *et ux*	Toute cette partie de l'emplacement de voie conduisant de Main Post Road, Elmsvale, Musquodoboit au terrain du cédant	"		1 00
*7427	19 "	Joseph Day, *et ux*	Terrain à Crawford's-Falls	"	1·28 acres	50 00
7431	27 "	Charlotte Dunbrack	" Meagher's-Grant	"	2·46 "	49 20
*7195	6 avril	H. Fulton, *et al*	Droits de détournement d'eau *re* 1·99 acres à Upper Musquodoboit	"		500 00
*7203½	6 "	H. Zwicker	Droits de détournement d'eau *re* 1·87 acres de terre à Elmvale	"		25 00
*7475½	7 mai	G. P. Redmond	Droits de détournement d'eau *re* 2·13 acres de terre à Centre Musquodoboit	"		440 00
*7770	22 juin	Malcolm MacMillan	Terrain à Big-Pond	Cap-Breton, N.-E.	2·51 acres	289 70
*8176	23 sept.	Barton E. McDonald, *et al*	Terrain au township of Kings	Kings, I.P.-E.	1·76 "	100 00
*8386	5 oct.	Dolena C. McLean, *et al*	Terrain à Leitches-Creek	Cap-Breton, N.-E.	1·39 "	1,100 00
*8355	23 nov.	Isabella M. Moore, *et al*	" North Sydney	"	1·18 "	2,400 00
*8173	5 déc.	Daniel J. McDonald, *et ux*	" au township of Kings	Kings, I.P.-E.	1·45 "	100 00
*7835	30 "	D. J. McIntosh & C. E. Hamilton	" North-Sydney	Cap-Breton, N.-E.	0·92 "	1,800 00
*7985	31 "	Alex. G. Musgrave, *et ux*	" "	"	55,200 pd. car.	800 00
*7992	31 "	Blanche A. Moore	" "	"	0·38 acre	630 00
*8349	31 "	John Allan, *et ux*	" "	"	0·57 "	1,200 00
*8395	31 "	Wm. H. Dunlap, *et ux*	" Leitches-Creek	"	1·12 "	225 00
*8398	31 "	Eliza McDonald	" "	"	6,700 pd. car.	115 00
	1915					
*8044	1er janv.	Anna L. Isabella Grant, *et al*	" North-Sydney	"	0·32 acre	400 00
*8361	2 "	Alex. McDonald, *et ux*	" "	"	0·30 "	700 00
*7982	4 "	Daniel D. Ferguson, *et ux*	" "	"	8,000 pd. car.	450 00
*8390	5 "	Alexis Allen	" Leitches-Creek	"	0·77 acre	1,055 00
*7743	6 "	Wm. H. Brown, *et ux*	" Pugwash	Cumberland, N.-E.	2,960 pd. car.	215 48
*8357	6 "	Sydney Salter, *et ux*	" North-Sydney	Cap-Breton, N.-E.	0·18 acre	850 00

*8391	6 "	Louis H. Moffatt, *et ux*	"	Leitches-Creek	"	1·64 "	2,802 00
*7991	9 "	Elijah E. Moore	"	North-Sydney	"	0·2 "	500 00
*7983	12 "	Robt. W. & Annie M. Kelly	"	"	"	63,330 pd. car.	825 00
*7984	13 "	Charles Green	"	"	"	66,750 "	2,000 00
*7986	14 "	Robt. Hayward	"	"	"	7,323 "	1,400 00
*8354	14 "	Thos. L. Rudderham, *et ux*	"	"	"	0·16 acre	450 00
*7836	15 "	Louis A. Moore, *et ux*	"	"	"		1,660 00
*8358	15 "	Esther Gouthro, *et al*	"	"	"	1·47 acres	4,800 00
*8385	15 "	Chas. R. Moore, *et ux*	"	Leitches-Creek	"	0·02 "	10 00
*7993	15 "	Peter J. Jackson	"	North-Sydney	"	1·17 "	2,165 00
*8175	16 "	Neil J. McDonald	"	Fountain-Head	Kings, I.-P.-E.	0·57 "	125 00
*8348	16 "	Robt. Musgrave, *et ux*	"	North-Sydney	Cap-Breton, N.-E.	0·80 "	2,000 00
*8392	23 "	John J. Moffatt	"	Leitches-Creek	"	0·46 "	625 00
*7837	25 "	Harriet Moore	"	North-Sydney	"	42,000 pd. car.	4,850 00
*7990	25 "	John Redmond	"	"	"	0·89 acre	1,050 00
*7988	28 "	Wm. F. Moffatt	"	"	"	1·16 "	4,380 00
*8388	6 fév.	Murdoch McLean, *et ux*	"	Leitches-Creek	"	70,700 pd. car.	1,475 00
*7989	9 "	Etta Musgrave	"	North-Sydney	"	0·07 acre	825 00
*8360	11 "	Geo. H. Murray, *et ux*	"	"	"	1·25 "	2,000 00
*8387	11 "	Ella Maloney, *et al*	"	Leitches-Creek	"	1·56 "	1,650 00
*8351	12 "	M. W. Ingraham, *et ux*	"	North-Sydney	"	1·93 "	4,400 00
*8352	12 "	Alexander McDonald	"	"	"	0·02 "	550 00
*8353	12 "	Cecily A. Forbes, *et vir*	"	"	"	7,150 pd. car.	450 00
*8393	12 "	Chas. A. Munn, *et ux*	"	Leitches-Creek	"	95,857 "	1,550 00
*8350	15 "	Agnes I. Bertram	"	North-Sydney	"	0·80 acre	2,850 00
*7955	18 "	James Vye	"	Nelson	Northumberland, N.-B.	0·70 "	132 00
*7958	18 "	Peter C. Appleby	"	"	"	0·57 "	193 10
*7952	19 "	James Robinson	"	"	"	1·08 "	191 40
*7957	2 mars	Wm. J. Shanahan	"	"	"	0·046 "	55 31
*8174	2 "	Edward A. Paquet	"	New-Harmony	Kings, I.-P.-E.	3·90 "	165 00
*7954	10 "	Amy J. Vye	"	Nelson	Northumberland, N.-B.	0·66 "	100 43
*7956	10 "	Amy J. Vye	"	"	"	0·66 "	136 95
*8420	13 "	George Lapierre	"	West-Lawrencetown	Halifax, N.-E.	3·40 "	40 00
*7953	15 "	Joseph English	"	Nelson	Northumberland, N.-B.	0·96 "	168 96
*7946	16 "	Bishop of Chatham, N.B.	"	"	"	1·50 "	319 46
*7950	23 "	Chas. H. McLeod, *et ux*	"	"	"	0·77 "	207 40
*8397	26 "	George F. M. Forbes	"	Leitches-Creek	Cap-Breton, N.-E.	1·18 "	1 00
*7947	27 "	Wm. M. Sullivan, *et ux*	"	Nelson	Northumberland, N.-B.	1·17 "	423 00
7980	1er avril	John McFetridge, *et al*	"	Middle-Musquodoboit	Halifax, N.-E.	0·39 "	100 00
8396	13 "	Dominion Coal Co., Ltd	"	Leitches-Creek	Cap-Breton, N.-E.	2·44 "	2,225 00
7949	28 "	Ernest Flett, *et ux*	"	Nelson	Northumberland, N.-B.	1·98 "	662 97
8389	28 "	Louisa A. Moore, *et al*	"	Leitches-Creek	Cap-Breton, N.-E.	0·97 "	3,025 00
8356	29 "	John B. Musgrave, *et ux*	"	North-Sydney	"	0·37 "	1,300 00
8082	30 "	Wm. E. Deckman	"	Upper-Musquodoboit	Halifax, N.-E.	0·11 "	20 00
8419	30 "	Jno. Vincent, *et ux*	"	Cole-Harbour	"	7·21 "	36 15
8394	10 mai	Catherine Rudderham, *et al*	"	Leitches-Creek	Cap-Breton, N.-E.	0·50 "	250 00
7948	13 "	Thos. W. Flett, *et al*	"	Nelson	Northumberland, N.-B.	6·37 "	2,612 18
8359	14 "	Joseph Salter	"	North-Sydney	Cap-Breton, N.-E.	0·20 "	525 00
7844	21 "	Sarah O. LeBlanc & Wm. A. Breau	"	College-Bridge	Westmoreland, N.-B.	2,902·5 pd. car.	80 00

*Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

PROPRIÉTÉ CONCÉDÉE POUR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT DU CANADA, EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1916—*Fin*.

N° de l'acte.	Date.	Cédant.	Description.	Comté et province.	Aire.	Montant.
	1915					$ c.
8047	24 mai	J. B. Lévesque	Terrain à St-Roch-des-Aulnais	L'Islet, P.Q.	Passage à niveau	25 00
7834	6 juin	John Petite, *et ux*	" North Sydney	Cap-Breton, N.-E.	3,000 pds carrés	750 00
7999	10 "	Richard M. Roberts	" Upper Musquodoboit	Halifax, N.-E.	3·14 acres	20 00
7996	18 "	David Archibald, *et ux*	" "	"	3·28 "	483 96
7998	19 "	J. Watson McCurdy	" "	"	6·85 "	355 69
7994	22 "	Albert Holman, *et ux*	" "	"	3·48 "	1,290 58
7995	22 "	Daniel Millen	" "	"	5·31 "	591 21
7821	8 juillet	Henri Lagueux	" St-Romuald	Lévis, Québec	Passage à niveau	500 00
7822	8 "	Delphis Brochu & Henri Lagueux	" "	"	"	800 00
8078	12 "	Pierre Cantin	" "	"	8,196 pds carrés	300 00
8436	13 "	R. C. Brown, *et ux*	" Woodside	Halifax, N.-E.	0·65 acres	1,897 60
8379	26 "	John W. Ingraham	" North Sydney	Cap-Breton, N.-E.	0·3232 "	525 00
7951	3 août	Clarence E. Brown, *et ux*	" Nelson	Northumberland, N.-B.	1·669 "	290 45
8049	9 "	Margaret Lynch	" Fredericton	York, N.-B.	4·967 "	1 00
8107	18 "	Bridget Swan	" Petit Bras d'Or	Cap-Breton, N.-E.	0·28 "	50 00
8402	21 "	Wm. D. Conrod, *et ux*	" Lawrencetown	Halifax, N.-E.	3·14 "	327 82
7940	1er sept	Puis Gannon	" North Sydney	Cap-Breton, N.-E.	6·41 "	620 79
8073	9 "	Arthur Lemieux	" St-Romuald	Lévis, Québec	5,201 pds carrés	100 00
8074	9 "	Arthur St. Hilaire	" "	"	12,943 "	450 00
7902	10 "	Joseph Carriveau	" Montmagny	Montmagny, Québec	Sentier	
8001	17 "	Margaret Young Wilson	" Halifax	Halifax, N.E.	71,425 pds carrés	75,300 00
8075	17 "	Margaret Young Wilson	" "	"	1,750 "	4,850 00
8000	20 "	Margaret Young Wilson	" "	"	1,750 "	2,050 00
8076	20 "	Samuel Young Wilson	" "	"	5,536 "	8,200 00
7997	29 "	Inglis W. Spratt, *et ux*	" Upper Musquodoboit	"	0·23 acre	35 00
8383	15 oct.	Arthur B. Coughlan, *et ux*	" Nelson	Northumberland, N.-B.	0·77 "	452 66
8077	22 nov.	Odbur Cowperthwaite	" St. Marys	York, N.-B.	0·70 "	455 00
8399	26 "	Arthur Boutilier, *et ux*	" Halifax	Halifax, N.-E.		99,665 50
8400	29 "	Eva L. McLeod, *et mar*	" "	"		1 00
8341	1er déc	Henry Goodwin, *et al*	" Middle Musquodoboit	"	6·47 acres	753 32
8401	1er "	Fenwick W. Kent, *et al*	" Upper Musquodoboit	"	2·47 "	150 00
8413	1er "	James Robinson	" Nelson	Northumberland, N.-B.	1·187 "	294 72
8325	2 "	Wm. Archibald, *et ux*	" Centre Musquodoboit	Halifax, N.E.	3·66 "	685 00
8326	2 "	Franklin Kent, *et ux*	" Upper Musquodoboit	"	5·56 "	875 00
8342	3 "	Clarence A. Muir, *et al*	" "	"	1·47 "	
8403	11 "	Peter Kuhn, *et ux*	" Cole Harbour	"	19·18 "	1,185 78
8108	"	Neil McLean	" Mill Brook	Cape-Breton, N.-E.	0·275 "	60 00
	1916					
8331	4 fév.	John Ferguson, *et ux*	" Marie	Kings, I.-P.-E.	0·107 "	45 00
8322	8 "	Norman Stewart, *et ux*	" Upper Musquodoboit	Halifax, N.-E.	3·90 "	700 00
8323	9 "	Halifax Lumber Co., Ltd	" Three Fathoms Harbour	"	13·77 "	137 00
8384	3 mars	Annie & Dan. A. McDonald	" West Bay Road	Inverness, N.-E.	3·92 "	117 60

PROPRIÉTÉ concédée aux chemins de fer de l'Etat pendant l'exercice clos le 31 mars 1916, têtes de ligne d'Halifax.

Nº de l'acte.	Date.	Cédant.	Description.	Comté et province.	Aire.	Montant.
	1912.					$ c.
*8185	2 avril	Geo. W. Jenkins, *et al*	Terrain à Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	21,000 pds car.	5,000 00
	1913.					
*8121	17 mars	John J. Quinn	" "	"	2,080 "	1,500 00
*8155	20 mars	Nicholas J. Low	" "	"	6,900 "	3,000 00
*8120	3 avril	Samuel McAuley	" "	"	3,564 "	2,550 00
*8122	4 avril	Albro, Langille	" "	"	2,820 "	3,200 00
*8118	12 avril	Michael Fripps, *et ux*	" "	"	3,960 "	2,850 00
*8119	14 avril	John E. Butler	" "	"	4,785 "	4,200 00
*8116	15 avril	Nicholas J. Low	" "	"	5,764 "	4,250 00
*8117	15 avril	Frederick Greenough, *et ux*	" "	"	3,944 "	2,850 00
*8305	17 avril	Richard Giles, *et ux*	" "	"	3,000 "	3,150 00
*8206	19 avril	Wm. N. Dunbrack	" "	"	3,000 "	3,250 00
*8296	19 avril	W. G. Thomson, *et al*	" "	"	3,464 "	12,000 00
*8303	21 avril	Matilda Humphries, *et al*	" "	"	3,000 "	3,050 00
*8308	21 avril	Joseph Ingram, *et ux*	" "	"	3,100 "	2,970 00
*8306	24 avril	Isaac Hiltz, *et ux*	" "	"	3,000 "	3,500 00
*8311	28 avril	J. F. Chisholm	" "	"	4,905 "	3,600 00
*8250	29 avril	Robert Miller, *et ux*	" "	"	330,000 "	17,000 00
*8235	1er mai	Adam B. Crosby	" "	"	1,560 "	6,000 00
*8310	1er mai	Frederick E. Hall, *et ux*	" "	"	4,905 "	3,500 00
*8221	2 mai	Thomas B. McCartney	" "	"	1,900 "	3,900 00
*8210	2 mai	Leo Boudreau, *et ux*	" "	"	3,550 "	3,725 00
*8211	5 mai	Thomas Hopper	" "	"	2,453 "	2,750 00
*8215	7 mai	T. F. Bartlow, *et ux*	" "	"	2,460 "	3,000 00
*8276	13 mai	Francis Cook, *et ux*	" "	"	3,770 "	3,250 00
*8309	15 mai	Vincent Pettipas	" "	"	2,080 "	3,100 00
*8259	17 mai	Winnifred Morton, *et vir*	" "	"	3,960 "	6,150 00
*8238	19 mai	Margaret C. Pugh	" "	"	6,000 "	5,000 00
*8284	22 mai	Henry Romans	" "	"	14,800 "	1,500 00
*8307	22 mai	Andrew Mitchell	" "	"	3,000 "	2,970 00
*8212	23 mai	G. J. Burton, *et ux*	" "	"	2,460 "	3,500 00
*8193	27 mai	Henry Roper	" "	"	2,452 "	200 00
*8214	27 mai	Henry Roper	" "	"	2,460 "	3,000 00
*8164	28 mai	Mary Eva Dunn, *et vir*	" "	"	4,360 "	6,100 00
*8204	29 mai	W. H. Muir, *et ux*	" "	"	4,300 "	5,700 00
*8237	mai	Sophia C. Crane	" "	"	6,180 "	7,150 00
*8257	29 mai	Joseph Outerbridge, *et ux*	" "	"	171,200 "	10,000 00

*Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

PROPRIÉTÉ concédée aux chemins de fer de l'Etat pendant l'exercice clos le 31 mars 1916, têtes de ligne d'Halifax—*Fin.*

N° de l'acte.	Date.	Cédant.	Description.	Comté et province.	Aire.	Montant.
	1913.					$ c.
*8219	1er juin	Annie S. Stanford	Terrain à Halifax, N.-E.	Halifax, N.-E.	2,760 pds car.	6,000 00
*8251	1er juin	Rufus C. Bayer, *et ux*	" "	"	17,680 "	10,000 00
*8253	9 juin	Amelia A. Higgs	" "	"	4,647 "	4,250 00
*8231	13 juin	Wm. Gaul, *et ux*	" "	"	1,750 "	4,200 00
*8304	13 juin	John D. Dunbrack	" "	"	3,000 "	350 00
*8126	18 juin	Affie M. Oxley	" "	"	5,325 "	7,000 00
*8213	21 juin	Mrs. Flora Lake, *et vir*	" "	"	2,460 "	3,200 00
*8207	24 juin	Harry H. Mitchell	" "	"	3,000 "	350 00
*8275	25 juin	Ann Honora Cox	" "	"	2,188 "	2,300 00
*8223	30 juin	Margaret Netzler	" "	"	1,405 "	1,800 00
*8166	3 juillet	Ellen T. Kelly, exécutrice, Denis Kelly,				
*8166A	3 juillet	exécuteur, succession de Denis Kelly	" "	"	3,128 "	3,000 00
*8168	29 juillet	Margaret Cartile	" "	"	718,740 "	600 00
*8124	31 juillet	John McMillan	" "	"	11,980 "	14,000 00
*8125	31 juillet	Francis Smith	" "	"	5,900 "	9,000 00
*8184	19 août	Wm. B. Wallace, *et ux*	" "	"	19,600 "	1,250 00
*8200	19 août	B. H. Collins, *et ux*	" "	"	3,931 "	4,000 00
*8290	21 août	Wm. A. Geizer	" "	"	16,575 "	6,000 00
*8229	25 août	Chas. J. Bulger, *et ux*	" "	"	2,800 "	2,800 00
*8302	28 août	James Maher, *et ux*	" "	"	5,232 "	3,300 00
*8288	2 sept.	Caroline Kirkwood, *et vir*	" "	"	19,800 "	6,800 00
*8300	2 sept.	Alfred G. Cross	" "	"	580 "	300 00
*8197	1er oct.	Robert O. Mullin, *et ux*	" "	"	42,740 "	7,500 00
*8227	16 oct.	J. Gordon Bennett, *et ux*	" "	"	57,200 "	4,000 00
*8199	21 oct.	Clinton A. Proctor, *et al*	" "	"	317,000 "	15,540 00
	1914.					
*8263	31 août	Eastern Trust Company, rétrocession du lot 25, Mme Margaret Smith	" "	"	1,750 "	2,500 00
*8209	11 nov.	Eastern Trust Company, rétrocession du lot 93, Mary F. Heenan, *et al*	" "	"	1,390 "	700 00
*8208	11 nov.	Eastern Trust Company, rétrocession du lot 4, Sarah Fultz	" "	"	2,430 "	3,850 00
		Lot 5, succession de J. Thomson	" "	"	1,710 "	3,600 00
		Lots 52, 53, et 54, Bessie B. Elliott et Jas. E. Elliot	" "	"	38,980 "	10,000 00
		Lot 39, Bessie R. Hart, *et vir*	" "	"	23,975 "	5,000 00
		Lot 36, Arthur D. Mitchell, *et ux*	" "	"	4,020 "	4,832 00
		Lot 35, Jessie A. Naylor	" "	"	4,020 "	4,750 00

*Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

		Lot 46, Mary Beatrice Corbett	"	"	"	12,060	"	9,750 00
		Lot 23, Geo. P. Thomas, *et ux*	"	"	"	1,560	"	2,000 00
		Lot 17, Wm. Stairs, Son & Morrow, Ltd.	"	"	"	11,100	"	3,500 00
		Lot 29, Mary Finlay, *et al*	"	"	"	2,100	"	4,200 00
		Lot 111, Elizabeth Houlihan	"	"	"	1,260	"	1,500 00
		Lot 101, Margaret McDowell	"	"	"	2,062	"	1,500 00
		Lot B22, Charlotte Parcel, *et al*	"	"	"	1,256,200	"	600 00
		Lot A20, Charles W. Anderson, *et al*	"	"	"	669,000	"	30,000 00
		Lot A22½, W. B. Almon *et al* Exec	"	"	"	24,800	"	1,575 00
		Lot A22 Kate Lawson	"	"	"	650,000	"	30,000 00
		Lot A8, Geo. E. Nichols	"	"	"	250,220	"	1,800 00
		Lot A8a, Henry Roper	"	"	"	29,000	"	2,200 00
		Lot A1, A. R. Hobrecker	"	"	"	29,700	"	3,000 00
		Lot 164½, Thos. F. Courtney	"	"	"	49,520	"	3,000 00
		Lot 137, A. E. H. Gilpin, *et al*	"	"	"	12,000	"	1,050 00
		Lot 133½, Wm. Murphy	"	"	"	1,983	"	1,000 00
		Lot 172, Catherine E. Ruggles, *et al*	"	"	"	318,960	"	22,800 00
		Lot 141, D. M. Owen, *et ux*	"	"	"	53,450	"	2,500 00
		Lot 150, John H. Kelly, *et ux*	"	"	"	10,560	"	4,000 00
		Lot 155, S. M. Brockfield, Ltd.	"	"	"	14,800	"	750 00
		Lot 171, W. H. Owen, *et ux*	"	"	"	59,240	"	4,200 00
*8216	25 nov.	Thos. F. Tobin	"	"	"	139,300	"	4,500 00
	1915.							
*8270	23 mars	Frederick F. Mathers	"	"	"	13,460	"	7,798 39
8205	22 avril	B. H. Collins	"	"	"	1,515	"	800 00
8169	24 mars	Eastern Trust Company, rétrocession de lot, Frank D. Graham.	"	"	"	3,420	"	4,500 00

*Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

BAUX ACCORDÉS PAR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits accordés.
	1915.		
7734	7 avril......	John Barrett................	Terrains à Sussex, N.B...........................
7735	7 "	Ville de Lévis, P.Q.........	Droit et privilège de poser et d'entretenir une conduite de 1½ pouce sur l'emplacement de la voie et à travers les voies de l'I.C.R., à Lévis, P.Q.
7749	26 "	J. A. Bishop, Geo. Gibson, Joseph Bray, W. D. Ritchie, et D. C. Ritchie.	Terrains à Moncton, N.-B.......................
7759	12 mai......	Le ministère des Travaux publics du Canada.	Droit et privilège de raccorder un tuyau à la conduite à eau du chemin de fer à Hampton, N.-B., et d'en tirer de l'eau pour le bureau de poste.
7799	1er juin......	Harry H. Scovil et R. W. Otty Barnes, représentant le Hampton Tennis Club.	Terrains à Hampton, N.-B......................
7797	9 "	Gilroy & Stonehouse........	Terrain à Oxford, N.-E.........................
7804	21 "	Dominion Molasses Co......	Droit et privilège de poser et d'entretenir des tuyaux d'égout sous les voies, à Darmouth, N.-E.
7800	28 "	N.B. Telephone Co........	Droit de faire traverser le tunnel de la rue principale à la conduite (souterraine), à Moncton, N.-B.
7801	28 "	Imperial Oil Co., Ltd.......	Traversée par la ligne de canalisation des voies de l'I.C.R., à Londonderry, N.-E.
7817	30 "	William Irving..............	Terrain dans la paroisse d'Addington, Matapédia, comté de Ristigouche.
7807	2 juill......	Ovide Michaud..............	Droit et privilège de poser un tuyau de ¾ de pouce à Val-Brillant, Qué.
7820	10 "	Ville de St-Jean, N.-B.......	Poser un tuyau d'égout sous la voie de l'I.C.R. à St-Jean, N.-B.
7857	26 "	Théophile Fournier..........	Droit de poser et d'entretenir un tuyau de bois de 2½ pouces sur la propriété de l'I.C.R. à Sayabec, P.Q., en considération duquel le locataire devra fournir l'eau au chemin de fer à un prix annuel de $12 pour la station et de $12 pour les logements.
7858	20 "	James Shanahan............	Terrain dans la paroisse de Nelson, N.-B..........
7870	27 "	Wallace W. Morrison........	Terrain à Londonderry, N.-E......................
7872	9 sept......	Barney's River Weighing Co.	Terrain à Avondale, N.-E.........................
7881	13 "	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	Droit et privilège de poser une conduite principale de 4 pouces à travers l'emplacement de la voie de l'I.C.R., à Dartmouth, N.-E.
7882	13 "	Dr. M. Lunam..............	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau en fer d'un pouce à travers l'emplacement de la voie au mille 182·16 Moncton, S.-D.
7883	13 "	Canadian Oil Companies, Limited.	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau de 2½ pouces à travers l'emplacement de la voie au mille 184·62 à Moncton S.D.
7889	25 "	Corp. de la ville de Dartmouth.	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau d'égout de 9 pouces à travers l'emplacement de la voie de l'I.C.R., à Dartmouth, N.-E.
7903	28 "	Elmer Sullivan..............	Droit et privilège de poser un tuyau d'égout de 6 pouces ainsi qu'un tuyau à eau d'un demi-pouce sous les voies de l'I.C.R., au m., 34, Léonard, S.D.
7915	7 oct........	Townsend & Squire.........	Terrains à Georges-River, N.-E..................
7913	7 "	Maggie et Albert J. Chapman.	Terrain à Dorchester, N.-B......................
7929	27 "	McLellan Foundry et Machine Works, Ltd.	Terrain à Campbelltown, N.-B....................
7932	4 nov........	James Casey................	Terrain à Shédiac, N.-B.........................
8046	4 "	N.B. Telephone Co..........	Droit et privilège de construire et d'entretenir une ligne téléphon. à travers l'emplac. de la voie et au-dessus des voies de l'I.C.R. au mille 1·35, Campbellton S.D., ainsi qu'un pot. sur l'emp. de la voie.
8052	4 "	Edouard Ruel..............	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau de drainage de 8 pouces en tuiles à travers l'emplacement de la voie et sous les voies de l'I.C.R., au mille 11·9 de Lévis, S.D., P.Q.
7936	5 "	John A. Johnson............	Terrain à Berry's Mills, N.-B....................
7938	6 "	Moncton Tramways, Electricity and Gas Co.	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau à gaz de 2 pouces, en fer malléable à travers l'emplacement de la voie et sous les voies de l'I.C.R., à Humphreys, N.-B.

AU COURS DE L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1916.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
600 pds car	A loisir	1er avril 1915	10 00	1er avril	1er avril 1915
	"	9 mars 1915	1 00	9 mars	9 mars 1915
5,000 pds car	"	1er mai 1915	1 00	1er mai	1er mai 1915
	"	1er mai 1915	25 00	1er mai	1er mai 1915
	"	1er juin 1915	10 00	1er juin	1er juin 1915
3·17 acres	"	1er juin 1915	7 50	1er juin	1er juin 1915
	"	1er juin 1915	1 00	1er juin	1er juin 1915
	"	1er juin 1915	1 00	1er juin	1er juin 1915
	"	1er avril 1915	1 00	1er avril	1er avril 1915
7,000 pds-car	"	1er juillet 1915	10 00	1er juillet	1er juillet 1915
	"	1er jnillet 1915	1 00	1er juillet	1er juillet 1915
	"	1er juin 1915	1 00	1er juin	1er juin 1915
	"	1er août 1915	1 00	1er août	1er août 1915
0·182 acre	"	1er août 1915	5 00	1er août	1er août 1915
45,000 pds car	"	1er juillet 1915	10 00	1er juillet	1er juillet 1915
200 pds car	"	1er mars 1914	1 00	1er mars	1er avril 1914
	"	1er juin 1915	1 00	1er juin	1er juin 1915
	"	1er août 1915	1 00	1er août	1er août 1915
	"	1er août 1915	1 00	1er août	1er août 1915
	"	1er juin 1915	1 00	1er juin	1er juin 1915
	"	1er oct. 1915	1 00	1er oct	1er oct. 1915
0·29 acre	"	1er juillet 1915	10 00	1er juillet	1er juillet 1915
980·6 pds car	"	1er oct. 1915	10 00	1er oct	1er oct. 1915
2,370 pds car	"	1er oct. 1915	10 00	1er oct	1er oct. 1915
0·71 acre	"	1er juillet 1915	10 00	1er juillet	1er juillet 1915
	"	1er juillet 1915	2 00	1er juillet	1er juillet 1915
	"	1er nov. 1915	1 00	1er nov	1er nov. 1915
6,020 pds car	"	1er nov. 1915	1 00	1er nov	1er nov. 1915
	"	1er nov. 1915	1 00	1er nov	1er nov. 1915

Baux accordés par les chemins de fer du gouvernement fédéral

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits accordés.
	1915.		
7941	20 nov.....	Charles Logan..............	Terrain avec l'usage de 2 chemins, Moncton, N.-B.
7944	2 déc.....	South River Mutual Tel. Company.	Droit et privilège de construire et d'entret. des fils téléphoniques au-dessus de la propriété et sous les voies de l'I.C.R. à South River, N.-E.
7978	9 "	V lle de Bathurst...........	Droit et privilège de poser et d'entret. un tuyau à eau en fonte de 10 pouces, sur l'empl. de la voie et sous les voies de l'I.C.R. à Bathurst, N.-B.
7979	9 "	N.B. Telephone Co., Ltd...	Droit et privil. de poser et d'entret. 2 fils téléphoniques sur l'emplacement de la voie et sous les voies de l'I.C.R. à Upper Dorchester, N.-B.
7975	9 "	N.B. Telephone Co., Ltd...	Droit et privil. de poser et d'entret. 2 fils téléphoniques sur l'emplacement de la voie et sous les voies de l'I.C.R. à College Bridge, N.-B.
	1916.		
8063	14 janv.....	Miramichi Steam Nav. Co.	Une partie du quai formant partie de la propriété de l'I.C.R. à Chatham, N.-B.
8064	14 "	Municipalité de la paroisse de Val Brillant.	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau d'égout de 12 pouces en terre cuite sous les voies et sur l'emplacement de la voie de l'I.C.R. à Val Brillant, P.Q.
8066	14 "	Municipalité d'Amqui.......	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau en fonte de 2 pouces sur l'emplacement de la voie et sous les voies de l'I.C.R. au mille 61·15 à Campbellton S.D.
8079	21 "	Henry Fraser................	Terrain à Truro, N.-E...........................
8091	1er fév.....	Leonidas Boisvert..........	Terrain dans le township d'Ashburton, comté de Montmagny, Qué.
8097	8 "	N.B. Telephone Co., Ltd....	Droit et privilège de poser et d'entretenir des fils sur l'emplacement de la voie et sur les voies de l'I.C.R. à Humphreys, N.-B.
8098	8 "	A. S. Black.................	Terrain à Truro. N.-E...........................
8101	8 "	Payzant Card Co., Ltd.....	Terrain à Dorchester, N.-B........................
8102	14 "	Matapedia Water Supply Co.	Le droit de prendre l'eau de l'ancien réservoir de l'I.C.R. à Matapédia au moyen d'un tuyau de 2 pcs. Poser et entret. un raccordement d'un pouce avec la ligne de canalisation d'un pouce allant du nouveau réservoir de l'I.C.R. au tuyau vertical et de poser et entret. un tuyau en fonte de 4 pcs ment. en dernier lieu à partir d'un endroit dans une dir. ouest sur une dist. de 450 pds à un end. situé vis-à-vis 691·95 sur la voie princ. de l'I.C.R. auquel end. ledit tuy. de 4 p. trav. au-dess. de la voie princ. et de la v. d'évit. et sur l'empl. de la v. de l'I.C.R.
8128	19 "	St. John Railway Co.......	Droit et privilège de construire et d'entretenir 2 fils pour éclairage électrique sur l'emplacement de la voie et au-dessus des voies de l'I.C.R. à Renforth, comté de Kings, N.-B.
8129	19 "	J. C. McNeil................	Terrain à Iona, N.-E.............................
8160	28 "	Rev. Fr. W. Sormany.......	" Rogersville, N.-B......................
8161	29 "	Pierre Thibeault............	" Ste-Florence, Qué......................
8177	9 mars....	Dougald McDonald.........	" Berry's-Mills, N.-B......................
8179	11 "	Eastern Steel Company.....	Privilège de poser et d'entretenir un tuyau à vapeur de 4 pcs renfermé dans un tuyau de 12 pcs, et une ligne de transm. d'énergie électriq. renferm. dans une cond. sous les v. de l'I.C.R. à Trenton, N.-E.
8180	11 "	Succ. Alex. E. Alexander....	Terrain à Campbellton, N.-B......................
8181	11 "	Ville de Bathurst...........	Droit et privil. de const. et d'entret. 2 fils téléphoniques et 2 fils électriques sur l'emplacement de la voie et au-dessus des voies de l'I.C.R. au mille 122·32 Moncton, S.D., et 2 poteaux sur l'emplacement de la voie afin de supporter les dits fils.
8182	11 "	H. W. Wentzell.............	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau d'égout de 4 pcs en terre cuite sur l'emplacement de la voie et sous les voies de l'I.C.R. à Dartmouth, N.-E.

AU COURS DE L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1916—*Suite.*

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
2,025 pds car........	A loisir...............	1er nov. 1915..	10 00	1er nov.......	1er nov. 1915
....	"	1er avril 1914	1 00	1er avril......	1er avril 1914
....	"	1er nov. 1915..	1 00	1er nov.......	1er nov. 1915
....	"	1er sept. 1915..	1 00	1er sept.......	1er sept. 1915
....	"	1er " 1915..	1 00	1er "	1er " 1915
....	"	1er janv. 1916..	100 00	1er janv......	1er janv. 1916
....	"	1er août 1915..	1 00	1er août......	1er août 1915
....	"	1er janv. 1916..	1 00	1er janv......	1er janv. 1916
72 pds car...........	"	14 déc. 1914..	10 00	14 déc........	14 déc. 1914
5·47 acres...........	"	1er janv. 1916..	1 00	1er janv......	1er janv. 1916
....	"	1er mai 1916..	1 00	1er mai.......	1er mai 1916
72 pds car...........	"	14 déc. 1914..	10 00	14 déc........	14 déc. 1914
433 pds car..........	"	1er fév. 1916..	10 00	1er fév........	1er fév. 1916
....	"	1er mai 1915..	60 00	1er mai.......	1er mai 1915
....	"	1er mars 1916..	1 00	1er mars......	1er mars 1916
720 pds car..........	"	1er août 1915..	10 00	1er août......	1er août 1915
0·54 acre............	"	1er déc. 1915..	10 00	1er déc.......	1er déc. 1915
480 pds car..........	"	1er mars 1916..	10 00	1er mars......	1er mars 1916
4·77 acres...........	"	1er " 1916..	5 00	1er "	1er " 1916
....	"	1er " 1916..	1 00	1er "	1er " 1916
2,857 pds car........	"	1er " 1916..	10 00	1er "	1er " 1916
....	"	1er " 1916..	3 00	1er "	1er " 1916
....	"	1er " 1916..	1 00	1er "	1er " 1916

BAUX ACCORDÉS PAR LES CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrain ou droits accordés.
	1916		
8320	25 mars....	Corp. de la ville de Sydney.	Droit et privilège de poser et d'entrenir un tuyau à eau de 18 pces sur l'emplacemt de la voie et sous les voies l'I. C.R. à Sydney, N.-E.

CHEMIN DE FER

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrain ou droits accordés.
	1915.		
7930	27 oct.....	N.-B. Telephone Co., Ltd..	Droit et privilège de poser et d'entretenir un câble souterrain sous les voies et sur l'emplacement de la voie du ch. de f. Transc.-nat. à St-Léonards, N.-B.
7981	14 déc.....	Brown Corporation..........	Droit et privilège de construire un circuit téléphonique métallique (94 milles de fil) sur les poteaux télégraphiques sur l'emplacement de la voie du locateur entre La Tuque et Windago, sur le T.-N.
8036	23 "	Transcona Shell Co.........	Usine de cœurs et travée sud de l'usine des wagons à march. à Transcona pour la fabrication des obus.
8053	30 "	Minist. des Douanes du Can.	Terrain à St-Léonards, N.-B....................
	1916.		
8065	14 janv.....	Municipalité de la ville de Transcona.	Terrain à Transcona, Man........................
8096	8 fév.....	Pierre Blier.................	Terrain à Estcourt, P.-Q............................
8130	19 "	Commission du chemin de fer Temiskaming & Northern Ontario Ry...........	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau en fonte de 4 pouces sur l'emplacement de la voie et sous les voies du chemin de fer T.-N. à Cochrane, Ont.

CHEMIN DE FER

	1915.		
7750	26 avril.....	Minist. des Travaux publics..	Terrain à Tignish, I.P.-E..........................

AU COURS DE L'EXERCICE SE TERMINANT LE 31 MARS 1916—*Fin.*

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû
			$ c.		
....	A loisir..............	1er mars, 1916..	1 00	1er mars........	1er mars, 1916

TRANSCONTINENTAL

....	A loisir..............	1er nov. 1915..	1 00	1er nov.	1er nov. 1915
....	"	1er déc. 1915..	470 00	1er déc.	1er déc. 1915
....	Un an.................	1er " 1915..	6,780 00	....	1er " 1915
1,875 pds car.........	A loisir..............	1er " 1915..	1 00	1er "	1er " 1915
13·8 acres...........	"	1er jan. 1916..	10 00	1er janv.	1er janv. 1916
2·2 acres...........	"	1er sept. 1915..	10 00	1er sept.	1er sept. 1915
....	"	18 " 1915..	1 00	18	18 " 1915

DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD

....	A loisir..............	1er mai 1914....	1 00	1er mai.........	1er mai 1914

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

ÉTAT DU CHEF DE LA COMPTABILITÉ ET DU TRÉSORIER.

N° 1.—Chemin de fer Intercolonial—Compte du capital pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

1915	Dt.	$ c.	$ c.	1915	Av.	$ c.
31 mars..	Coût du chemin de fer Intercolonial jusqu'à date...	....	108,123,294 84	31 mars..	Dominion du Canada..................	108,123,294 84
	Amélioration des freins à air à trois soupapes...	3,400 00				
	Facilités additionnelles, Amherst..............	14,462 08				
	Anti-grappins et coussinets....................	20,927 28				
	Renforcement des ponts........................	700,000 00				
	Détournement de la ligne et de l'embranchement allant au quai Chatham....................	523 94				
	Pose d'une voie double de Chaudière Junction à St-Romuald..............................	29,401 06				
	Détournement de la ligne entre Nelson et Derby Junction..................................	4,061 00				
	Détournement de la voie entre North-Sydney et Leitches-Creek............................	59,990 29				
	Agrandissement d'installation à Frédéricton....	....				
	Protection générale des chemins publics........	259 39				
	Bassins et quais d'Halifax.....................	30,000 00				
	Nouvelles facilités de tête de ligne d'Halifax...	3,162,304 82				
	Agrandissement d'installation et fonrnitures de machines à Halifax.........................	3,496 42				
	Égout du parc Willow, Halifax..................	52 00				
	Tunnel et facilités, Hampton...................	505 00				
	Installation d'un avertisseur automatique en ce qui a trait à l'exploitation..................	6,600 90				
	Installation d'un réseau téléphonique en ce qui à trait à l'exploitation.......................	9,283 02				
	Améliorations à Lévis.........................	71,715 71				
	Usines de locomotives et de wagons avec équipement à Moncton.........................	81,467 97				
	Elimination des passages à niveau et des rampes à Moncton................................	83,657 02				
	Installation d'une toiture, à Moncton...........	3,656 87				
	Établissement d'un nouveau traversier à wagons et d'un bassin pour ce traversier à Mulgrave..	343,850 16				
	Construction primitive.........................	600 00				
	Pose de fils perman. dans les rotondes à locomot.	6,460 92				
	Passages à niveau de fermes et ponceaux perm.	3,135 51				
	Facilités additionnelles aux têtes de lignes, usines de force motrice...........................	19,965 61				
	Voie de raccordement de Pugwash-Harbour....	413 60				
	Elévation de la rampe, Memramcook à Sackville	3,500 00				
	Matériel roulant..............................	2,500,000 00				
	Appareils de sûreté pour l'équipement..........	24,000 00				
	Écriteaux réglementaires de voies..............	313 29				

Horloges réglementaires pour les têtes de lignes	2,151 00				
Agrandissement d'installation à Mont-Joli......	15,998 57				
Voie de chargement à la baie Courtenay St-Jean	1,643 83				
Relevés et inspections..........................	68,753 76				
Améliorations à Sussex........................	928 68				
Détournement de Sydney-Mines...............	4,745 56				
Drainage en tuiles dans les coupes humides.....	2,710 06				
Agrandissement des installations et des facilités le long de la voie..........................	102,000 00				
Agrandissement des facilités à Trenton.........	11,883 16				
Agrandissement de l'approvisionnement d'eau..	7,955 82				
Pour la construction du chemin de fer de Dartmouth à Deans..............................	330,360 13				
Voie de chargement à Bathurst................	62,400 00				
Embranchement de Sunny-Brae à Mulgrave....	21,209 18				
Nouvelle installation pour le chargement du charbon à Lévis............................	75,000 00				
(Arrêt de la cour de l'échiquier) chemin de fer du Cap-Breton.............................	795 10				
	7,646,538 71				
Avoir.			1916		
Agrandissement d'installation à Frédéricton........	3,273 31	7,643,265 40	31 mars..	Dominion du Canada.................	7,643,265 40
		115,766,560 24			115,766,560 24

E. & O. E., Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 2.—Chemin de fer Intercolonial—Compte du revenu pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

Dépenses.	$ c.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et d. construct'ns	2,279,778 20		Recettes-marchand...	9,200,339 21
Plus une partie des recettes de l'année transférée au compte du renouvellement des rails et portée à ce compte........$150,000			Recettes-voyageurs...	4,010,879 58
Partie des recettes de l'année transférée au compte du renouvellement d'assurances c. l'inc. et port. à ce cpte. $60,000	210,000 00	2,489,778 20	Recettes du serv. des postes et des messag.	781,452 30
			Recettes diverses.....	76,120 32
Entretien du matériel................	2,067,679 33			
Plus une partie des recettes de l'année transférées au compte du renouvellement et du matériel et portées à ce compte....	300,000 00	2,367,679 33		
Dépenses du trafic....................	....	256,871 81		
Transport par voie ferrée	....	6,930,096 31		
Transport par eau....................	....	50,619 83		
Opérations diverses..................	....	152,058 44		
Frais généraux.......................	....	304,391 92		
*Balance.............................	....	1,517,295 57		
		14,068,791 41		14,068,791 41

*Cette balance de $1,517,295.57 représente l'excédent des recettes pour l'exercice terminé le 31 mars 1916, moins les $1,400 déboursés par le ministère des Chemins de fer et Canaux pour le compte des gratifications. L'excédent net de $1,515,895.57 a été pris afin de faire des améliorations, telles que détaillées dans le bilan n° 10. Cet excédent ne comprend pas le montant de $510,000 qui a été porté au compte des frais d'exploitation, de la manière ordinaire, et porté au compte des renouvellements.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Entretien de la voie et des constructions pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 201. Surintendance	111,023 93
" 202. Entretien de la voie	228,956 38
" 206. Tunnels et passages souterrains	49 21
" 208. Ponts, ponts à chevalets et ponceaux	151,022 88
" 212. Traverses	333,157 96
" 214. Rails	245,377 91
" 216. Autres matériaux pour la voie	155,713 17
" 218. Ballast	88,289 90
" 220. Pose de la voie et nivelage	586,357 25
" 226. Clôture sur l'emplacement de la voie	52,119 55
" 223. Clôture paraneige et clôture parasable et hangar à neige	378 81
" 225. Passages à niveau et écriteau	25,323 39
" 227. Station et bureaux	137,104 91
" 229. Bâtiments sur la voie	9,301 87
" 231. Station d'alimentation	12,876 31
" 233. Dépôt de combustible	5,831 71
" 235. Usines et rotondes à locomotives	68,782 59
" 237. Elévateurs à grains	869 74
" 239. Entrepôt d'emmagasinage	703 84
" 241. Quais et bassins	41,172 31
" 243. Quais à charbon et à minerai	9 80
" 245. Générateurs de gaz	463 47
" 247. Lignes télégraphiques et téléphoniques	4,758 82
" 249. Signaux et appareils d'enclenchement	13,189 12
" 257. Réseau de transmission de force motrice	912 17
" 265. Constructions diverses	2,655 86
" 267. Pavages	424 53
" 269. Machines pour la voie	4,029 45
" 271. Petits outils et fournitures	14,190 79
" 272. Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	139,528 75
" 274. Blessures causées à des personnes	1,816 87
" 276. Impressions et papeterie	9,260 19
" 277. Autres déboursés	1,057 54
" 278. Entretien de voies communes, de cours et autres facilités. Dt.	55,182 91
	2,499,894 09
Av.	
" 279. Entretien de voies communes et autres facilités. Av	10,115 89
	2,489,778 20

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

N° 4.—Chemin de fer Intercolonial—Entretien du matériel pour l'exercice écoulé le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 301. Surintendance	78,484 49
" 302. Machines pour usines	68,093 47
" 304. Machines pour usines de force motrice	10,498 43
" 308. Locomotives à vapeur, réparations	666,163 54
" 308a Locomotives à vapeur, réfections	133,333 34
" 314. Wagons à marchandises, réparations	847,353 24
" 314a. Wagons à marchandises, réfections	100,000 00
" 317. Wagons à voyageurs, réparations	359,602 26
" 317a. Wagons à voyageurs, réfections	66,666 66
" 320. Moteurs à essence des wagons, réparations	357 30
" 323. Matériel flottant, réparations	5,246 53
" 326. Matériel, réparations	10,927 61
" 332. Blessures à des personnes	755 22
" 334. Impressions et papeterie	10,187 40
" 335. Autres déboursés	15 17
" 336. Entretien du matériel commun aux têtes de ligne—Dt	9,994 67
	2,367,679 33

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

N° 5.—Chemin de fer Intercolonial—Déboursés du trafic pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 351. Surintendance	58,776 08
" 352. Agences étrangères	119,400 97
" 353. Publicité	43,273 42
" 354. Sociétés de trafic	4,046 78
" 357. Assurances	2 24
" 358. Impressions et papeterie	30,869 84
" 359. Autres déboursés	502 48
	256,871 81

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

N° 6.—Chemin de fer Intercolonial—Transport par voie ferrée pendant l'exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 371. Surintendance	74,835 12
" 372. Expédition des trains	136,355 38
" 373. Employés de stations	936,843 42
" 374. Associations du service du pesage et des wagons	1,677 20
" 376. Fournitures pour stations et déboursés	117,891 70
" 377. Chefs de cours et leurs employés	51,202 00
" 378. Conducteurs de cours et serre-freins	249,347 88
" 379. Employés aux aiguilles de cours et aux signaux	15,792 12
" 380. Mécaniciens de cours	149,717 09
" 382. Combustible pour les locomotives de cours	235,739 71
" 385. Eau pour les locomotives de cours	8,541 31
" 386. Lubrifiants pour les locomotives de cours	3,275 33
" 387. Autres fournitures pour les locomotives de cours	2,773 52
" 388. Déboursés des rotondes—cour	47,633 10
" 389. Fournitures pour cours et dépenses	21,079 85
" 390. Exploitation des cours communes et des têtes de ligne. Dt	185,805 80
" 392. Mécaniciens de trains	738,338 81
" 394. Combustible pour les locomotives de trains	1,990,319 22
" 397. Eau pour les locomotives de trains	65,956 22
" 398. Lubrifiants pour les locomotives de trains	31,851 28
" 399. Autres fournitures pour les locomotives de trains	21,268 68
" 400. Dépenses pour la rotonde—trains	304,928 71
" 401. Employés de trains	944,362 21
" 402. Fournitures de trains et dépenses	234,038 49
" 403. Exploitation des wagons-lits	60,283 22
" 404. Exploitation des signaux et des appareils d'enclenchement	7,560 24
" 405. Protection aux passages à niveau	18,452 32
" 406. Mise en service des ponts-tournants	3,096 49
" 407. Exploitations télégraphique et téléphonique	12,242 47
" 408. Exploitation du matériel flottant	66,336 97
" 410. Impressions et papeterie	75,639 15
" 411. Autres déboursés	10,557 77
" 412. Exploitation des voies communes et facilités. Dt	17,870 89
" 414. Assurance	6 79
" 415. Enlèvement des débris	21,559 07
" 416. Dommages à la propriété	12,790 60
" 417. Dommages aux bestiaux sur la voie	7,070 00
" 418. Pertes et dommages—marchandises	111,731 24
" 419. Pertes et dommages—bagages	495 83
" 420. Blessures à des personnes	13,875 18
	7,009,142 38
Avoir.	
" 391. Exploitation des voies communes et des têtes de ligne. Av	79,046 07
	6,930,096 31

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

N° 7.—Chemin de fer Intercolonial—Transport par eau, pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

——	$ c.
N° 431. Mise en service des navires	50,619 83

S. L. SHANNON,

Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

N° 8.—Chemin de fer Intercolonial—Diverses exploitations pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

——	$ c.
N° 441. Service des wagons-restaurants et des buffets	136,670 50
" 442. Hôtels et restaurants	9,349 60
" 443. Elévateurs à grains	6,038 34
	152,058 44

S. L. SHANNON,

Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

N° 9.—Chemin de fer Intercolonial—Frais généraux pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

—	$ c.
N° 451. Salaires et dépenses des fonctionnaires généraux	29,126 28
" 452. Salaires et dépenses des commis et des assistants	116,459 04
" 453. Fournitures générales de bureaux et déboursés	5,444 50
" 454. Frais de justice	17,088 31
" 455. Assurance	10 83
" 456. Déboursés du fonds de secours	9,394 91
" 457. Pensions	93,641 56
" 458. Impressions et papeterie	23,178 07
" 460. Autres dépenses	10,048 42
	304,391 92

S. L. SHANNON,

Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

N° 10.—Chemin de fer Intercolonial—Améliorations pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

—	$ c.
Entretien de la voie et des constructions—	
N° 214. Rails	152,000 00
" 216. Autres matériaux pour la voie	15,200 00
" 220. Pose de la voie et nivelage	22,800 00
" 227. Stations et bureaux	100,000 00
Entretien du matériel—	
N° 308a. Locomotives à vapeur—réfections	544,842 47
" 314a. Wagons à marchandises—réfections	408,631 86
" 317a. Wagons à voyageurs—réfections	272,421 24
	1,515,895 57

S. L. SHANNON,

Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

N° 11.—Chemin de fer Intercolonial—Balance générale pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Caisse	0 02		Dominion du Canada	975,039 68	
Approvisionnements généraux	1,755,994 47		Fonds de prévoyance des employés des chemins		
Chefs de gares	373,759 13		de fer Intercolonial et de l'Ile du P.-Edouard.	348,502 74	
Recev.-général—compte du fonds de prévoyance	1,626,319 24		Compte du renouvel. des assur. contre l'incendie.	247,943 21	
" —compte des salaires non réclamés	3,273 81		Compte du renouvellement du matériel	3,064,700 62	
Compte en suspens des vérificateurs	155,766 84		Compte du renouvellement des rails	400,000 00	
Compte du matériel des commissaires	13,117 13		Compte des salaires non réclamés	3,265 41	
Matériel des commissaires—restaurant Moncton	22,881 47				5,039,451 66
Matéril des commissaires—restaur de Newcastle	274 09		Grand-livre des particuliers et des compagnies—		
Marchandises non réclamées	284 54		Amherst Malleable Iron Co	40 42	
Pertes et dommages—marchandises—en suspens	2,671 44		John Abrams Sons	11 00	
Compte de l'emprunt pour rails	11,159 60		P. G. Archibald	15 00	
Compte des marchandises en transit	77,353 66		Beersville Railway and Coal Company	216 20	
Dépenses pour la voie et le matér.—indéterminé	29,411 59		L. S. Brown	0 50	
			Brown Corporation	2,732 46	
Jetée n° 2, Halifax	6,346 88		Brandram-Henderson, Ltd	203 29	
		4,078,613 91	J. L. Black and Sons	15 00	
Grand-livre des particuliers et des compagnies—			British-Canadian Co-operative Society	237 75	
Alabama and Vicksburg Railway	2 66		Cumberland Railway and Coal Co	149 00	
Atlantic Coast Line	72 95		Chatham Railway	0 07	
Armour Car Lines	6 38		Canadian Oil Companies	72 35	
H. & A. Allan	0 40		Cavicchi & Pagano	2 83	
Station d'Aulac	16 76		Coldbrook Realty and Development Company.	827 12	
Atlanta, Birmingham and Atlantic Railway	1 60		Coldbrook Excelsior Works	238 76	
American Refrigerator Transit Company	64 72		John H. Crandall	15 00	
Atchison, Topeka & Santa Fe Railway	211 22		Dubs and Company	98 63	
Ann Arbor R.R.	40 89		Dominion Express Company	2 01	
Alabama Great Southern Ry	2 52		Dominion Molasses Company	15 00	
Steamship *Amelia*	0 70		W. H. Duffy	288 85	
Atlanta & West Point Ry	1 66		Davie Shipbuilding and Repairing Company,		
Alabama, Tennessee & Northern Ry	1 21		Ltd	3 01	
Auld Brothers	76 76		W. R. Devenish	8 60	
Sir W. G. Armstrong, Whitworth & Co	2,416 89		Elmsdale Company	1,190 18	
American Maize Products Co	0 67		Electric Boat Co	15 00	
Boston & Maine R.R.	1,139 51		J. Fenderson & Co	44 38	
Baltimore & Ohio Ry	542 79		T. E. Fernald & Co	223 50	
Boston & Albany Ry	68 80		Finch, Pruyn & Co	6,077 10	
Boisdale Station	45 65		Foley Bros., Welch, Stewart & Fauquier	49 85	
Bangor & Aroostook Ry	19 94		G. B. Fenwick	15 00	
Buffalo, Rochester & Pittsburg Ry	53 09		H. A. Frank	188 12	
Bessemer & Lake Erie Ry	26 17		Fraserville Coal Co	15 00	
Ovide Brouillard	92 09		J. M. Fulton	15 00	
Bathurst Lumber Co	6 68		Grand Lake Lumber Co	383 00	
Belt Ry. Co. of Chicago	2 91		Galena Signal Oil Co	74 77	
John Breakey Lumber Co	406 [illegible]9		H. J. Garson & Co	256 71	

Battye Brick & Stone Co	29 50	
Dan. Brown Steamship Co	125 70	
Samuel Baker	19 83	
D. J. Buckley	8 08	
Barrett Manufacturing Co	22 68	
A. P. Boisseau	30 59	
Caraquet Ry	13,436 20	
Canadian Express Co	2,701 26	
Cape Breton Ry	76 50	
Canadian Pacific Railway—General	62,689 21	
Charlottetown Steam Navigation Co	1 04	
Canadian Pacific Railway—Division du Nouveau-Brunswick	62,145 51	
Central Vermont Ry	252 91	
Coal & Coke Ry	3 96	
Canada Iron Corporation	1,473 78	
Canadian Northern Ry	3,989 25	
Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry	65 13	
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry	539 83	
Canada Atlantic & Plant SS. Line	42 04	
Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry	129 34	
Cincinnati Northern Ry	1 55	
Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Ry	41 23	
Chicago & North Western Ry	387 51	
G. S. Campbell & Co	21 25	
Chicago & Alton Ry	161 01	
Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific Ry	64 02	
Chicago, Rock Island & Gulf Ry	15 19	
Chicago, Burlington & Quincy Ry	43 75	
Central R.R. of New Jersey	28 24	
Chesapeake & Ohio Ry	63 78	
Cudahy Refrigerator Line	3 81	
Colorado & Southern Ry	1 13	
Chicago & Eastern Illinois Ry	15 88	
Canadian Locomotive Co	17 37	
Chicago, New York & Boston Refrigerator Co	1 53	
Chicago, Indianapolis & Louisville Ry	29 71	
Chicago, Cincinnati & Louisville Ry	1 26	
Central New England Ry	4 79	
Colchester Coal & Ry. Co	369 35	
Chicago, Rock Island & Pacific Ry	104 65	
Chicago Great Western Ry	96 73	
Chicago, Peoria & St. Louis Ry	14 61	
Copper Crown Ry	45 13	
Central of Georgia Ry	2 93	
Frank A. Cutting Co	2 92	
Canadian Westinghouse Co	9 28	
Ministère des Douanes	15 00	
A reporter	154,668 56	4,078,613 91

Luther Goodspeed & Son	207 44	
Abner Gordon	161 79	
Gammon & Weir	370 68	
Philippe Gendron	15 00	
Hillis & Sons	593 79	
Charles & Davidson Hill	359 81	
T. A. Hurley	168 09	
Howard W. Holmes	264 06	
Jos. Joseph & Bros Co	254 51	
LeB. D. Lockhart	97 39	
W. S. Loggie & Co	98 82	
La Cie Industrielle de Rimouski	222 92	
Peter Lyall & Son Construction Co	432 93	
Wm. H. Miller	72 35	
Miramichi Lumber Co	136 67	
R. W. Mayer	235 76	
F. M. Murray	158 27	
McLean, Holt & Co	10 23	
D. H. McKay	94 55	
W. A. McKay & Co	138 00	
C. L. Osborne	227 95	
Jos. Ouellet	15 00	
David Porter	137 18	
Jas. Pender & Co	15 00	
Primecrest Farms Co	15 00	
Quebec Construction Co	51 44	
F. J. Rafferty	15 00	
Savoie & Co	387 62	
Thos. Samson	15 00	
Chas. P. Stephen	78 50	
Susman & Cohen	2 00	
A. A. Sutherland	15 00	
Rev. W. E. Sormany	15 00	
Hartley G. Steeves	15 00	
Ville de New-Glasgow	80 00	
Townsend & Squires	15 00	
W. L. Tuttle	15 00	
G. A. Warman	155 00	
		19,103 21
Grand-liv. des comptes indét. des partic. et des Cies—		
Chemin de fer Dominion Atlantic	5 32	
Ch. de fer du Nouveau-Brunswick et de l'I. P.-E.	255 08	
Chemin de fer St-Jean et Québec	90 13	
	194 45	
Grand-livre du trafic—		544 98
Chemin de fer Boston et Maine	3,196 38	
Chemin de fer Boston et Abany	20 20	
A reporter	3,216 58	5,059,099 85

N° 11.—Chemin de fer Intercolonial—Balance générale pour l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	154,668 56	4,078,613 91	Report	3,216 58	5,059,099 85
Canada & Gulf Terminal Ry	6,823 12		Canadian Pacific Ry	8,773 29	
Chicago Junction Ry	25 76		Chicago, Rock Island & Pacific Ry	93 37	
Canadian Car & Foundry Co	1,045 63		Chicago Burlington & Quincy Ry	0 74	
Canada Cement Co	418 51		Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry	31 63	
Carolina, Clinchfield & Ohio Ry	4 24		Canadian Northern Ry. System	274 66	
Carritte, Patterson Co	165 36		DeWolf & Son	98 05	
Chicago River & Indiana Ry	8 78		Eastern S.S. Co	124 00	
Canfield Tank Line	27 16		Grand Trunk Pacific Ry	91 77	
California Despatch Line	0 33		Grand Trunk Ry. (bureau européen)	627 39	
Cook Construction Co. and Wheaton Bros	3,781 62		Inverness Railway & Coal Co	365 57	
Canada Steamship Lines	7 56		Interprovincial Navigation Co	13 80	
Continental Lumber Co	41 77		Kent Northern Ry	79 18	
Chambers Electric Light & Power Co	146 64		Lehigh Valley Ry	59 97	
Cushing Co. (Ltd.)	41 60		Michigan Central Ry	47 28	
W. H. Copp	1 94		Maine Central Ry	5,534 10	
La Corporation de Lévis	11 70		Minneapolis, St. Paul and S. S. Marie Ry	41 77	
Ministère de l'Agriculture	290 38		New York Central Ry	61 20	
Ministère des Travaux publics	102 64		New York, New Haven & Hartford Ry	756 83	
Ministère de la Marine et des Pêcheries	11,619 98		Pennsylvania R.R	80 81	
Ministère de la Milice et de la Défense	14,729 48		Quebec Central Ry	99 30	
Dominion Atlantic Railway	4,280 83		Reid Newfoundland Ry	1,275 90	
Dominion Coal Co	8 51		Salisbury & Albert Ry	31 82	
Dominion Iron and Steel Co	7,671 39		Temiskaming & Northern Ontario Ry	429 74	
Delaware & Hudson Railway	191 09		Union Pacific Ry	275 86	
Delaware, Lackawanna & Western Railway	184 24		Wabash Ry	20 42	
Duluth, South Shore and Atlantic Railway	2 50				22,505 03
Ministère de l'Intérieur	81 77				
Ministère des Chemins de fer et Canaux	5,205 47		Par grand-livre du service des wagons—		
Detroit & Mackinac Railway	3 07		Hoosac Tunnel & Wilmington Ry	2 25	
Detroit, Toledo & Ironton Railway	24 02		Illinois Southern Ry	1 80	
Denver & Rio Grande Railway	3 75		New York Central Ry	1 90	
Alfred Dickie Lumber Co	86 45		South Buffalo Ry	15 30	
Geo. Dumont	8 07				21 25
Detroit & Toledo Shore Line	0 51				
T. A. S. DeWolf & Son	45 04		Par grand-livre des loyers—		
M. P. & J. T. Davis	246 97		Edmund White	2 50	
Douglas & Co	10 30		W. O. McAllister	5 67	
Département du Service Naval	2 80		Joseph Otis	1 00	
Duluth, Winnipeg & Pacific Railway	23 53		T. B. Cochrane	1 50	
Dairy Shippers' Despatch	2 26		Black & McDougall	10 00	
F. E. Doughney	10 00		O. M. Melanson & Co	10 00	
Rufus E. Dickie	28 18		Dos. LeBlanc	0 20	
Denver & Salt Lake Railway	0 42		Geo. Lovett	0 75	

Elgin & Havelock Railway	72 58	
Erie Railroad	504 72	
Eastern S.S. Co.	7 05	
Elgin, Joliet & Eastern Railway	1 71	
Engineers & Contractors (Ltd.)	58 58	
El Paso & Southwestern Ry	0 42	
Eastern Car Co.	3,279 51	
Eastern Hay and Feed Co	155 50	
Eastern Steel Co.	95 73	
Capit. J. A. Farquhar	9 60	
Furness, Withy & Co.	14 75	
Fruit Growers' Despatch	4 02	
Fort Worth & Denver City Ry	15 39	
C. Fred Fawcett	605 56	
Fort Dodge, Des Moines & Southern Ry	3 06	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	688 50	
W. Fraser	2 87	
Grand Trunk Ry	45,745 46	
General Storekeeper	353 56	
Green Bay & Western Ry	0 81	
Galveston, Harrisburg & San Antonio Ry	37 07	
Gulf, Colorado & Santa Fé Ry	1 19	
Great Northern Ry. Line	171 23	
Georgia Southern & Florida Ry	27 70	
German American Tank Line	9 99	
Compte indéterminé du Grand Trunk Ry	98 75	
Grand Rapids & Indiana Ry	24 30	
Georgia R. R.	27 57	
Georgia & Florida Ry	26 13	
Norton Griffiths Dredging Co.	957 50	
General Car & Machinery Works	69 00	
Gunn, Langlois & Co.	193 75	
Gateway Car Co.	1 00	
Germania Refining Co.	0 06	
N. H. Gilbert & Co.	16 20	
Gainsville & North Western Ry	0 46	
Halifax & Southwestern Ry	123,580 64	
Hampton & St. Martins Ry	290 89	
Hocking Valley Ry	33 51	
W. C. Hunter	249 18	
Houston & Texas Central Ry	40 05	
J. H. Harris	7 50	
Hamilton Bridge Works Co.	37 50	
E. W. Heurtley	9 26	
Humphreys Unshrinkable Underwear Co.	18 77	
G. W. Harvey	11 83	
Illinois Central Ry.	540 62	
Imperial Oil Co.	109 00	
A reporter	390,293 96	4,078,613 91

Ovide Brouillard	1 00	
Ville de Truro	1 00	
Ville de New Glasgow	1 00	
Ville de Fraserville	1 00	35 62
A reporter		5,081,661 75

N° 11.—Chemin de fer Intercolonial—Balance générale pour l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	390,293 96	4,078,613 91	Report		5,081,661 75
International and Great Northern Ry	16 98				
International Harvester Co	5 84				
International Railway of New Brunswick	79 20				
Illinois Southern Ry	1 53				
Jonesboro, Lake City & Eastern Ry	14 18				
G. W. Jewett & Co	529 24				
Kent Northern Ry	7,636 77				
Kanawha & Michigan Ry	26 14				
Kansas City Southern Ry	20 30				
Keith Tank Line	23 95				
Kirk & Cook	14 32				
Lotbinière et chemin de fer Mégantic	24 66				
Londonderry Iron and Mining Co	21,314 12				
Lehigh Valley Ry	455 82				
Louisville & Nashville Ry	140 39				
Lake Shore & Michigan Southern Ry	0 51				
Lake Erie & Western Ry	27 97				
R. S. Low	96 10				
Lehigh & New England Ry	2 96				
Lotbinière Lumber Co	3 25				
Louisiana & Arkansas Ry	7 06				
A. & R. Loggie	12 92				
Litchfield & Madison Ry	1 05				
Louisville, Henderson & St. Louis Ry	0 42				
Aquilas Lajoie, *et al.*	27 30				
Lake Erie, Franklin & Clarion Ry	0 03				
Louisville & Wadley Ry	0 24				
Lynn, Brennan & Co	212 65				
Joseph LaForce	148 75				
Moncton & Buctouche Ry	19,228 76				
Michigan Central Ry	411 28				
Maine Central Ry	18 19				
John Murphy	0 25				
Montmagny Light & Pulp Co	756 09				
Thomas Malcolm	4,749 75				
Missouri Pacific Ry	316 43				
Minneapolis, St. Paul & S. S. Marie Ry	87 35				
Missouri, Kansas & Texas Ry	72 93				
Maritime Coal, Ry. & Power Co	51 64				
Maryland & Pennsylvania Ry	1 98				
Metropolitan SS. Co	31 88				

Miramichi Quarry Co	382 38	
Morgan's Louisiana & Texas Ry	10 41	
Mather Stock Car Co	0 35	
Minneapolis & St. Louis Ry	98 58	
Missouri River Despatch Transportation Co	39 96	
Morris & Co. Refrigerator Line	0 32	
Mobile & Ohio Ry	64 29	
Midland Valley Ry	0 42	
Millerton Station	333 73	
Morrell Refrigerator Line	0 39	
J. T. Munro	23 82	
Montour R.R.	13 99	
Missouri, Oklahama & Gulf Ry	1 66	
Missouri & North Arkansas Ry	0 82	
Moncton Construction Co	190 00	
Roger Miller & Sons	12,687 69	
Miramichi Foundry & Machine Co	14 79	
K. A. Morrison	260 01	
Maritime Lumber Co	3 00	
Montreal Tramways Co	31 50	
Millerton Extract Co	24 02	
J. H. Marks	25 03	
Estate H. F. McDougall	361 37	
E. H. McElmon	6 01	
Reid McManus	1,648 79	
T. McAvity & Son	424 92	
Nelson McDougall	75 00	
Alex. H. McSween	188 16	
Geo. McKean	190 25	
M. J. McLeod	17 50	
McCloud River R.R.	1 56	
New York Central Ry	1,192 97	
Newfoundland Ry	36 85	
New York, New Haven & Hartford Ry	604 08	
Northern Navigation Co	31 05	
New York, Chicago & St. Louis Ry	163 68	
Nova Scotia Steel & Coal Co	193 36	
New Brunswick & Prince Edward Island Railway Co	14,209 80	
Northern Pacific Ry	137 83	
National Despatch—Great Eastern Line	14 12	
Norfolk & Western Ry	35 64	
New York, Philadelphia & Norfolk Ry	0 98	
New Orleans & North Eastern Ry	1 65	
New York, Ontario & Western Ry	0 74	
New Glasgow Freight Station	2 02	
National Labour Congress	446 40	
North Shore Ry	108 90	
A reporter	481,165 93	4,078,613 91

A reporter		5,081,661 75

N° 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Balance générale pour l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	481,165 93	4,078,613 91	Report		5,081,661 75
Norfolk Southern Ry	5 51				
New Orleans Great Northern Ry	0 91				
New York, Susquehanna & Western Ry	4 08				
New Brunswick Coal Storage Co	119 75				
Nashville, Chattanooga & St. Louis Ry	69 84				
New Orleans, Mobile & Chicago Ry	4 36				
Nova Scotia Car Works	72 70				
National Railways of Mexico	986 18				
Nova Scotia Clay Works	349 54				
New Brunswick & Prince Edward Island Railway (exploitation)	369 13				
New England Coal & Coke Co	0 84				
Capitaine A. H. Olsen	35 00				
Ministère des Postes	79,776 92				
Prince Edward Island Ry	2 87				
Pullman Co	103 71				
Pennsylvania R.R	1,188 23				
Price Brothers	1,336 02				
Pittsburgh, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry	140 36				
Pennsylvania Co	269 47				
Pere Marquette Ry	300 42				
Pittsburg & Lake Erie Ry	104 14				
Philadelphia & Reading Ry	229 33				
Pickford & Black	162 99				
Peoria & Eastern Ry	0 36				
Pittsburg, Shamutt & Northern Ry	1 55				
Pacific Fruit Express	73 58				
Peerless Transit Line	98 99				
W. J. Poupore Co	79 75				
E. Powers	3 15				
Polar Refrigerator Line	10 15				
Compte des timbres-poste	1,390 65				
Peach River Lines	0 19				
Pittsburg & Susquehanna Ry	0 25				
Piedmont & Northern Ry	0 22				
C. L. Peterson & Co	15 00				
Quebec Central Ry	2,931 23				
Quebec, Montreal & Southern Ry	266 58				
Quebec & Lake St. John Ry	88 08				
Quebec Contracting Co	701 40				
Quebec Oriental Ry	9 10				
Rutland Ry	22 67				
Ryan & MacDonnell	2,736 29				

Rockingham Station	56 50					
Record Foundry & Machine Co	7 78					
Railway Automatic Car Co	61 40					
Richmond, Fredericksburg & Potomac Ry	20 51					
Roberval—Saguenay Ry	0 36					
Swift Refrigerator Line	46 66					
Sackville Station	65 97					
Salisbury & Albert Ry	70,450 84					
Southern Pacific Ry	136 04					
Southern Ry	39 25					
St. Wenceslas Station	7 77					
Seaboard Air Line	1 05					
St. Louis & San Francisco Ry	127 03					
E. R. Stiles	7 50					
San Pedro, Los Angeles & Salt Lake Ry	1 01					
St. Louis Southwestern Ry	72 75					
St. Joseph & Grand Island Ry	0 57					
Ste-Monique Station	10 00					
Sumner Co	40 00					
Santa Fé Refrigerator Despatch	65 21					
Sussex Station	25 00					
Enoch Steeves	24 26					
San Antonio & Arkansas Pass Ry	1 40					
Steel Co. of Canada	1,157 63					
Swift Canadian Co	150 00					
St. John & Quebec Ry. Co	30,240 63					
C. E. Smith	327 31					
Soper & McDougall	1,220 19					
St. Louis, Brownsville & Mexico Ry	0 70					
R. B. Stewart	0 25					
St. John & Quebec Ry. (opération)	47 35					
Swedish Canadian Lumber Co	1 20					
R. C. Sutherland	285 08					
Gordon G. Scott	10 67					
Isidore St. Laurent	36 55					
Sharpe Construction Co	93 51					
Temiscouata Ry	275 37					
Texas & Pacic Ry	85 00					
Toronto, Hamilton & Buffalo Ry	2 87					
Transcontinental Ry	125,965 03					
Wm. Thomson & Co	6 04					
Toledo, St. Louis & Western Ry	24 02					
Toledo & Ohio Central Ry	8 16					
Toledo, Peoria & Western Ry	5 01					
D. Tremblay	123 29					
F. M. Tweedie	49 90					
Toronto Construction Co	429 75					
Temiskaming & Northern Ontario Ry	18 55					
A reporter	807,060 34	4,078,613 91	A reporter			5,081,661 75

N° 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Balance générale pour l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	807,060 34	4,078,613 91	Report		5,081,661 75
Trinity & Brazos Valley Ry	49 52				
Terminal R.R. Association of St. Louis	0 79				
Times Publishing Co	2 09				
Dr Geo. Tingley	79 52				
Ville de North Sydney	5 10				
Truro Steel Co	32 90				
Vandalia R.R	18 56				
T. S. Vipond & Co	180 00				
Vicksburg, Shreveport & Pacific Ry	34 92				
Union Pacific Ry	92 38				
Union Line	0 54				
Union Tank Line	1 15				
Francois Vaillancourt	85 26				
Van Dyke Lumber Co	9 50				
Valley R. R	0 48				
Wabash Ry	238 36				
Western Union Telegraph Co	322 73				
A. N. Whitman & Son	75 00				
Wabash Pittsburg Terminal Ry	9 14				
Western Maryland Ry	3 00				
Wheeling & Lake Erie Ry	16 72				
Robert Wilson	8 10				
Western Ry. of Alabama	3 13				
White City Refrigerator Despatch	4 04				
Frank W. Wilson	2 72				
Wichita Falls & North Western Ry	18 44				
York & Carleton Ry	148 30				
		808,502 73			
Grand-livre des particuliers et des compagnies—					
Vente au comptant	2,253 46				
Cook Construction Co. and Wheaton Bros	3 65				
Chemin de fer Pacifique Canadien	174 13				
Ministère de la Milice et de la Défense	2,381 75				
Dominion Coal Co	1 84				
Eastern Car Co	3,476 28				
Halifax & Southwestern Ry	79 63				
Chemin de fer International	375 66				
Chemin de fer Transcontinental	13,568 04				
Fonds de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard	26 35	22,340 79			

Grand-livre du trafic					
H. & A. Allan	914 09				
Consul général de France	136 70				
Ministère de la Marine et des Pêcheries	5 34				
Ministère de la Milice et de la Défense	89,525 86				
Ministère de l'Agriculture du N.-B.	75 75				
Dépt. du Service Naval	2,697 66				
Ministère de l'Agriculture, Ottawa	105 00				
Grand-Trunk-Ry	1,460 28				
International Ry. of N. Brunsw. (vieux compte)	131 24				
A. G. Jones Co	9 50				
Northern New Brunswick & Seaboard Ry	568 00				
Frais océaniques, St-Jean	1,581 43				
Frais océaniques, Halifax	868 70				
Frais océaniques, Montréal	68 47				
Pickford & Black	35,412 88				
Russian-American Line	4 95				
Reid Newfoundland Co.—En Suspens	23,479 90				
St. Lawrence & Adirondack Ry	0 14				
Vapeur *Prince Edward Island*	444 54				
		157,490 43			
Grand-livre du service des wagons—					
Atlantic Coast Line R.R.	85 05				
Albany & Hudson Ry	4 25				
Arkansas, Louisiana & Gulf Ry	5 85				
Arkansas Southeastern Ry	9 45				
Chicago, Cincinnati & Louisville Ry	137 25				
Cincinnati, Bluffton & Chicago Ry	11 25				
Caraquet & Gulf Shore Ry	71 20				
Canada & Gulf Terminal Ry	1,032 75				
Chicago, Anamosa & Northern Ry	8 10				
Cape Girardeau Northern Ry	4 50				
Canadian Northern Ry	61 40				
Greenville & Knoxville Ry	3 60				
Georgia & Florida Ry	31 10				
Huntingdon & Brand Top Mountain Ry	10 35				
Intercolonial Coal Co	1 00				
Jamestown, Chautauqua & Lake Erie Ry	45 50				
Jamestown, Westfield & North Western Ry	4 95				
Kansas City & Memphis Ry	3 60				
Kanona & Prattsburgh Ry	0 90				
Kent Northern Ry	847 74				
Liberty-White R.R.	5 85				
Leavenworth & Topeka Ry	0 90				
Muscatine North & South Ry	4 50				
Missouri, Oklahama & Gulf Ry	42 30				
Newburg & South Shore Ry	5 85				
Natchez, Columbia & Mobile Ry	1 35				
A reporter	2,440 54	5,066,947 86	A reporter		5,081,661 75

N° 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Balance générale pour l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	2,440 54	5,066,947 86	Report	.....	5,081,661 75
Northern New Brunswick & Seaboard Ry	380 70				
New Jersey & Pennsylvania Ry	13 95				
New Brunswick & Prince Edward Island Ry	157 40				
Pittsburg & Susquehanna Ry	4 05				
Quebec & Levis Ferry Co	11 90				
Register & Glenville Ry	1 75				
Randolph & Cumberland Ry	10 50				
South Dakota Central Ry	52 30				
Savannah & Statesboro Ry	4 25				
Sydney & Louisburg Ry	141 35				
St. John & Quebec Ry	92 50				
San Antonio, Fredericksburg & Northern Ry	1 80				
Trinity & Brazos Valley Ry	5 85				
Tampa & Jacksonville Ry	1 35				
Valdosta, Moultree & Western Ry	1 35				
Wabash, Chester & Western Ry	20 70				
		3,342 24			
Grand-livre des loyers—					
Newfoundland Ry	1,516 66				
Ministère des Postes	6 25				
J. M. O'Brien	1,399 68				
Canadian Pacific Ry	645 80				
Mme Ryan	70 00				
André Gosselin	6 00				
James Elliott	104 00				
William Barrie	53 67				
Ministère de la Milice et de la Défence	475 00				
Steamer *Granville*	25 00				
Geo. Thomas	24 00				
Henry Fraser	10 00				
La Municipalité du Village de St-Benoit (Joseph Labrie, Amqui)	1 00				
Rév. Wilfred Sormany	10 00				
Pierre Thibault	10 00				
Matapedia Water Supply Co	60 00				
A. S. Black	10 00				
Ville de Bathurst	3 00				
Cité de Moncton	5 00				
Samuel Laughlin	5 00				
Ellen Powers	6 50				
Adamsville Telephone Co	3 00				
Antigonish & Sherbrooke Telephone Co	3 50				
Cité de Sydney	1 00				

Barneys River Weighing Co.	1 00	
James Casey	5 00	
Townsend & Squires	10 00	
Charles Goguen	10 00	
A. P. Monette	8 00	
Joseph Coté	26 00	
David Rouleau	12 00	
Emile St. Laurent	245 00	
Malcolm Samson	2 00	
C. Veilleux	44 00	
N. Lamontagne	7 50	
Dame C. W. Carrier	276 00	
Oliver Gingras	69 00	
Misses Camire	12 00	
Maurice Camire	11 00	
Mme J. Atkinson	115 00	
Mme L. Roberge	128 00	
James Cloutier	46 00	
Geo. Cloutier	46 00	
Frank Cloutier	4 50	
Jean Lamothe	63 00	
A. Bégin	234 00	
Atlantic Lumber Co.	2 00	
Sackville Cement Co.	5 00	
Hiram D. McLean	20 00	
Miramichi Lumber Co.	10 00	
James Comeau	20 80	
Geo. A. Mason	5 00	
Arthur S. Comeau	5 00	
Jos. Beaulieu	1 00	
Succession de J. R. R. Weir	13 00	
Succession de Mme Agnes Weir	4 00	
Thos. Sharp	5 00	
William Young	8 00	
Cité de Moncton	1 00	
Charles Richards	1 00	
Succession de Patrick McCourt	1 00	
James E. Kelly	4 00	
Dr E. O. Steeves	1 00	
John Roach	2 00	
M. McLean	15 00	
Arthur W. Moffat	2 00	
Succession de F. H. McDougall	7 00	
Intercolonial Coal & Mining Co.	1 00	
G. W. White	3 75	
James H. Adams	1 00	
B. N. T. Underhill	6 00	
H. McC. Hart	55 00	
A reporter	6,028 61	5,070,290 10

A reporter		5,081,661 75

N° 11.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Balance générale pour l'exercice clos le 31 mars 1916—*Fin.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	6,028 61	5,070,290 10	Report		5,081,661 75
Swedish-Canadian Lumber Co.	5 00				
Siméon Fortin	4 00				
		6,037 61			
Avances—					
H. M. Stevens	5 06				
A. R. Smith	20 00				
A. M. McLellan	16 65				
T. W. Butler	276 96				
J. K. McGrath	31 85				
C. Coulombe	57 52				
W. J. Hughes	25 00				
W. C. Chalmers	6 00				
Phillipe Roy	20 00				
H. W. Sangster	200 00				
Halifax Tramway Co.	4,675 00				
		5,334 04			
		5,081,661 75			5,081,661 75

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 8.—Chemin de fer Intercolonial—Compte des approvisionnements généraux, exercice clos le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
A balance au 31 mars 1915	....	2,379,244 22	Par distrib. au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916......	5,319,243 14	
Achats de l'exercice clos le 31 mars 1916............	4,244,438 74		Vente de matériel, combustible, etc..	384,265 43	
Frais provenant des autres départem..	1,047,746 03		Vente de vieux mat..	330,593 29	6,034,101 86
Main-d'œuvre......	77,930 29		Balance—		
Appoint. du personn.	40,737 05	5,410,852 11	Réserves ordinair. combust. comp..	1,219,730 67	
			Matér. pour la voie et les ponts.....	536,263 80	1,755,994 47
		7,790,096 33			7,790,096 33

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

C. F. BURNS,
Vérificateur des dépenses.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Etat des recettes et des dépenses, exercice clos le 31 mars 1916.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien et construction de la voie...	2,489,778 20	Reçu sur crédits officiels au compte des dépenses d'exploitation de l'Intercolonial, du ministère des Chemins de fer et Canaux............	14,067,391 41
Entretien de l'outillage..............	2,367,679 33	Comptant reçu pour vente de vieux roulant............................	1,423,600 00
Dépenses de trafic...................	256,871 81	Montant transféré au compte du capital du matériel roulant, 1915-16..	142,775 05
Dépenses de transport—voie ferrée....	6,930,096 31	Montant pris au magasin des provisions du commissaire..............	930 00
Dépenses de transport—par eau.......	50,619 83	Différence entre les recettes de 1915-16 et les dépenses totales sur la dite année, moins la somme payée par le ministère, à Ottawa, pour allocations portées au compte des renouvellements............$1,525,895 57	
Divers................................	152,058 44	Renouvel. des rails...... 340,000 00	
Dépenses générales...................	304,391 92	Renouvel. de feu........ 160,000 00	
			2,025,895 57
Somme dépensée pour renouvellement du roulant..........................	28,500 00	Solde au crédit du compte du renouvellement de l'association contre le feu au 1er avril 1915...............	152,538 66
Somme dépensée pour renouvellement des édifices, etc....................	4,595 45		
Améliorations........................	1,515,895 57		
	14,100,486 86		
Balance—			
Compte du renouvel. du matériel...	3,064,700 62		
Compte du renouvellement des rails	340,000 00		
Compte du renouvellement de feu..	307,943 21		
	17,813,130 69		17,813,130 69

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E. MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Compte de renouvellement du matériel.

Au cours de l'exercice expirant le 31 mars 1916, on a porté au crédit du compte de renouvellement du matériel, vu l'existence d'impositions faites à ce compte pour frais de construction..		$ 300,000 00
Au cours de l'exercice expirant le 31 mars 1916, on a porté au crédit du compte de renouvellement du matériel pour cause de frais imposés pour fins d'améliorations..		1,225,895 57
Encaissé à la suite de la vente de matériel roulant..		3,000 00
Montant transféré pour cause d'existence de solde non dépensée de capital accordé pour fins de matériel roulant pour l'exercice 1915-16..		142,775 05
Montant retiré de la vente de matériel roulant au chemin de fer Transcontinental au cours de l'exercice expiré le 31 mars 1916..		1,420,600 00
Montant transporté du crédit du commissaire..		930 00
		$3,093,200 62
On a porté au débit de ce compte au cours de l'exercice pour achat de matériel roulant—		
8 wagons-dortoirs de seconde classe..	$16.000 00	
10 wagons de touristes de seconde classe.. ..	12,500 00	
		28,500 00
Ce qui a pour effet de laisser un solde au crédit du compte de renouvellement du matériel à la date du 31 mars 1916..		$3,064,700 62

S. L .SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Compte de renouvellement des rails.

Au cours de l'exercice expirant le 31 mars 1916, on a porté au crédit du compte de renouvellement des rails, pour cause d'impositions faites pour fins de dépenses de construction.	$150,000 00
Au cours de l'exercice expirant le 31 mars 1916, on a porté au crédit du compte d'améliorations..	190,000 00
	$340,000 00

S. L .SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Compte de feu renouvelé.

Le 1er avril 1915, il restait un solde au crédit du compte de renouvellement de feu..	$152,538 66
Au cours de l'exercice expirant le 31 mars 1916, on a porté au crédit du compte de renouvellement de feu pour cause d'impositions faites pour fins de dépenses de construction..	60,000 00
Au cours de l'exercice expirant le 31 mars 1916, on a porté au crédit du compte de renouvellement de feu pour cause d'impositions pour fins d'améliorations..	100,000 00
	$312,538 66
On a imputé au cours de l'année contre ci-dessus..	4,595 45
Ce qui laisse un solde au crédit du compte de renouvellement de feu à la date du 31 mars 1916..	$307,943 21

S. L .SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

N° 14.—Chemin de fer Intercolonial—Etat indiquant les recettes de la caisse durant l'exercice clos le 31 mars 1916.

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
A balance en main, le 1er avril 1915.		0 02	Par montants déposés au crédit de l'honorable Receveur Général, durant l'année finissant le 31 mars 1915	19,596,154 05
Sommes reçues pendant l'année et créditées comme suit :—			Laissant une balance en main au 31 mars 1916, comme suit ;	0 02
Chefs de gare	$10,387,919 48			
Grand-livre du trafic	3,456,807 54			
Service des wagons	646,558 42			
Des particuliers et compagnies	4,753,868 57			
Général	327,136 24			
Des loyers	23,863 80			
		19,596,154 05		
		19,596,154 07		19,596,154 07

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E. Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé des moyennes, exercice clos le 31 mars 1916.

Parcours des trains		1,526·78
Parcours des locomotives		9,705,642
Total du parcours des trains		7,890,939
Total du parcours des wagons		125,915,220
Total, gain brut	Dollars	14,068,791.41
Total, dépenses d'exploitation	"	12,551,495.84
Gain moyen comparé au gain total—		
Revenu du transport, voie ferrée	Pour-cent.	97·51
Revenu du transport, voie d'eau	"	·36
Revenu des opérations autre que transport	"	2·13
Total brut par mille de chemin de fer, voie d'eau non comprise	Dollars.	9,181.53
Total brut par mille de locomotive, voie d'eau non comprise	"	1.45
Total brut par mille de train-mille, voie d'eau non comprise	"	1.87
Total brut par mille de wagon-mille, voie d'eau non comprise	Cents.	11.87
Dépense moyenne comparée en gain brut—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Pour-cent.	17·70
Maintien de l'équipement	"	16·83
Dépense du trafic	"	1·83
Dépense du transport, voie ferrée	"	49·26
Dépense du transport, voie d'eau	"	0·36
Divers	"	1·08
Dépense générale	"	2·16
Dépense par train-mille (non compris les frais de la ligne par voie d'eau)—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Cents.	31·55
Maintien de l'équipement	"	30·00
Dépense du trafic	"	3·26
Dépense du transport, voie ferrée	"	87·82
Divers	"	1·93
Dépense générale	"	3·86
Total par train-mille	"	151·96

Dépense par mille de chemin de fer (non compris les frais de la ligne par voie d'eau)—	Actuel.
Maintien de la voie et travaux d'art	$1,630 74
Maintien de l'équipement	1,550 77
Dépense du trafic	168 24
Dépense du transport	4,539 03
Divers	99 59
Dépense générale	199 37
Total par mille de chemin de fer	$8,187 74

Locomotive et wagon, réparation par locomotive et wagon—	
Locomotives, 345	$1,930 91
Voyageurs, 501	717 77
Wagons de marchandises, 14,095	60 12

S. L. SHANNON,

Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E. MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Tableau comparatif des principales marchandises rapportant du revenu, transportées sur le chemin de fer Intercolonial en 1914-15 et 1915-16.

Description.	1914-15.	1915-16.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture—		
Grain	127,460	143,675
Farine	237,444	282,290
Pommes de terre	39,609	41,837
Foin	83,491	124,423
Pommes, fruits et légumes	31,260	29,954
Autres produits de meunerie	87,759	102,951
Autres produits de l'agriculture	9,490	18,234
Coton	3,014	2,849
Produits des animaux—		
Porcs et chevaux	20,119	12,290
Moutons et bestiaux	17,498	15,376
Agneaux	1,187	1,339
Viandes préparées	13,839	17,290
Volailles et gibier	378	702
Poisson	38,813	40,375
Huîtres et mollusques	2,140	2,551
Laine	4,109	4,989
Peaux et cuir	9,364	8,515
Autres produits des établissements de salaison	23,086	30,303
Produits miniers—		
Charbon et coke	1,121,754	1,350,223
Minerai	9,221	15,724
Sable, pierre, etc	219,604	272,131
Sel	11,856	12,609
Ardoise et granite	6,085	5,976
Phosphate	18,922	13,275
Autres produits miniers	8,573	15,965
Produits forestiers—		
Bois	610,208	823,473
Ecorce	14,242	18,197
Bois de chauffage	39,837	26,516
Bois de pulpe	273,919	167,799
Pulpe de bois	34,337	32,925
Bardeaux	53,873	70,304
Autres produits forestiers	104,174	104,853
Produits de la fabrication—		
Pétrole et huile	39,907	47,948
Sucre	68,008	89,299
Rails de fer et d'acier	73,275	82,687
Fer en gueuse et en loupe	33,429	109,046
Fer en tiges	9,854	44,730
Acier en loupes	37,102	63,089
Autres pièces de fonte et machines	65,457	121,447
Fer en barres et tôle	53,514	127,471
Brique, chaux et ciment	126,730	130,192
Instruments aratoires	10,924	10,842
Meubles	9,783	15,798
Effets d'immigrants	3,678	4,455
Divers—manufacturés	720,676	343,700
Divers—non manufacturés	....	446,603
	4,529,002	5,447,220

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

ETAT indiquant la quantité des marchandises ci-après énumérées transportées par l'Intercolonial durant l'exercice expirant le 31 mars 1916.

Articles.	Par voie de Montréal.	Par voie de Ste-Rosalie.	Par voie de St-Jean.	Stations locales.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sucre brut à destination de l'ouest.......	881			17,108	17,989
Sucre rafiné " de "	19,706	7,824	897	41,406	69,833
Marchandises à destination de l'Europe—					
Vers l'ouest, par voie d'Halifax......	5,000	....	....	29,178	34,178
" " par voie de St-Jean......	7,848	18	2	18,732	26,600
" " par voie d'Halifax.......	77,605	47,963	17,382	*251,819	394,769
" " par voie de St-Jean......	33,571	138	....	*56,640	90,349
	Boisseaux.		Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Grain d'exportation, par voie d'Halifax..	83,955	....	420,348	116,409	1,942,642
Grain " " de St-Jean..	....	....	....	....	....
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Poisson frais............................	2,821	785	2,141	7,339	13,086
Poisson salé............................	9,684	2,319	2,305	10,690	24,998
Charbon............................	....	....	17,023	1,316,361	1,333,384

*Y compris le bois exporté par voie d'Halifax, 135,344 tonnes. Par voie de St-Jean, 55,676 tonnes.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Etat descriptif des marchandises transportées durant l'exercice expirant le 31 mars 1916.

Articles.	Quantité.	Tonnes.
Barils de farine........................	2,822,900	282,290
Boisseaux de grain........................	6,537,213	143,675
Bétail........................	128,312	29,005
*Pieds de bois (sup)........................	720,012,230	998,630
Charbon et autres combustibles........................	....	1,376,739
Articles manufacturés........................	....	1,069,260
Tous autres articles........................	....	1,547,621
Total........................	....	5,447,220

*Y compris bois de construction et autres produits forestiers.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé de la houille transportée par le chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice clos le 31 mars 1916.

De	Par voie de St-Jean.	Par voie de Ste-Rosalie.	Par voie de Montréal.	Pour gares locales.	Total.
	Tonnes.			Tonnes.	Tonnes.
Stellarton	....	....	....	439,073	439,073
Westville	16,877	....	....	....	16,877
Pointe Tupper	....	....	....	134,454	134,454
Sydney-Mines	....	....	....	113,970	113,970
North-Sydney	....	....	....	8,102	8,102
Sydney	....	....	....	54,714	54,714
Petit-Bras-D'Or	....	....	....	3,004	3,004
Springhill	....	....	....	222,558	222,558
Maccan	146	....	....	258,256	258,402
Norton	....	....	....	1,588	1,588
Harcourt	....	....	....	3,857	3,857
McGivney's	....	....	....	17,709	17,709
Autres stations	....	....	....	59,076	59,076
Total	17,023	....	....	1,316,361	1,333,384

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé des recettes.

Mois.	Service des voyageurs.	Service des marchandises.	Postes et divers.	Total des recettes.
1915.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	257,722 18	625,373 15	55,514 35	938,609 68
Mai	292,738 23	608,229 14	48,687 84	949,655 21
Juin	289,379 47	649,972 35	85,562 04	1,024,913 86
Juillet	387,045 44	718,729 63	73,545 90	1,179,320 97
Août	421,558 65	695,234 00	78,197 61	1,194,990 26
Septembre	397,524 78	754,750 94	123,076 92	1,275,352 64
Octobre	345,950 13	886,090 19	125,839 05	1,357,879 37
Novembre	349,431 93	867,907 82	94,716 11	1,312,055 86
Décembre	353,330 52	943,830 97	83,325 65	1,380,487 14
1916.				
Janvier	266,505 04	826,634 42	42,049 65	1,135,189 11
Février	256,771 10	832,997 43	42,585 67	1,132,354 20
Mars	392,922 11	790,589 17	4,471 43	1,187,983 11
1915-16	4,010,879 58	9,200,339 21	857,572 62	14,068,791 41
1914-15	3,291,916 96	7,310,765 11	842,191 07	11,444,873 14

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé des marchandises.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.
1915.						
Avril	233,026	43,915,370	125,598	56,078,119	358,624	99,993,489
Mai	252,131	48,959,479	106,497	47,977,351	358,628	96,936,830
Juin	272,955	50,550,812	102,374	45,232,749	375,329	95,783,561
Juillet	358,699	68,325,480	109,421	48,216,023	468,120	116,541,503
Août	310,970	62,931,623	112,218	52,469,342	423,188	115,400,965
Septembre	341,382	60,123,690	124,841	58,414,114	466,223	118,537,804
Octobre	374,240	72,428,909	156,572	69,987,370	530,812	142,416,279
Novembre	359,234	84,624,799	164,241	70,217,898	523,475	154,842,697
Décembre	393,878	88,270,690	195,547	93,743,383	589,425	182,014,073
1916.						
Janvier	251,864	68,806,733	187,443	94,443,119	439,307	163,249,852
Février	324,343	77,385,260	150,616	76,320,947	474,959	153,706,207
Mars	316,130	74,732,021	123,000	56,799,598	439,130	131,531,619
1915-16	3,788,852	801,054,866	1,658,368	769,900,013	5,447,220	1,570,954,879
1914-15	2,983,719	523,727,852	1,545,283	634,508,016	4,529,002	1,158,235,868

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé des voyageurs.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.
1915.						
Avril	297,009	10,153,734	16,459	2,809,646	313,468	12,963,380
Mai	301,567	10,040,813	21,758	4,476,112	323,325	14,516,925
Juin	307,138	11,306,203	15,451	3,530,789	322,589	14,836,992
Juillet	387,221	14,516,598	27,325	4,895,524	414,546	19,412,122
Août	389,643	15,393,505	28,669	5,733,457	418,312	21,126,962
Septembre	364,331	14,346,959	30,881	7,037,439	395,212	21,384,398
Octobre	302,664	10,586,877	23,599	3,864,356	326,263	14,451,233
Novembre	297,851	10,700,149	25,507	6,296,672	323,358	16,996,821
Décembre	346,784	14,003,302	28,014	7,249,673	374,798	21,252,975
1916.						
Janvier	283,941	8,578,705	19,389	4,691,639	303,330	13,270,344
Février	269,114	8,300,275	14,828	4,023,225	283,942	12,323,500
Mars	309,340	10,897,608	15,904	5,383,697	325,244	16,281,305
1915-16	3,856,603	138,824,728	267,784	59,992,229	4,124,387	198,816,957
1914-15	3,348,614	119,708,579	264,757	56,481,170	3,613,371	176,189,749

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé statistique des recettes et frais d'exploitation par districts, pour l'exercice expirant le 31 mars 1916.

Sommaire.	1re division. Voyageurs.	1re division. Marchandises.	1re division. Total.	2e division. Voyageurs.	2e division. Marchandises.	2e division. Total.
Train-mille	878,686	1,574,514	2,453,200	758,611	1,271,383	2,029,994
Locomotives-mille	935,911	1,926,745	2,862,656	780,412	1,440,511	2,220,923
Parcours en milles, tonnage brut	327,649,738	1,474,592,516	1,802,242,254	243,080,047	1,084,720,450	1,327,800,497
Voyageurs et tonnes de marchandises transportés, distance d'un mille	66,062,365	605,946,435	....	39,552,176	465,273,391	....
Recettes—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	1,274,975 85	....	1,274,975 85	782,479 48	....	782,479 48
Marchandises	....	3,481,526 50	3,481,526 50	....	2,147,404 28	2,147,404 28
Postes et messageries	261,619 76	....	261,619 76	184,673 59	....	184,673 59
Divers	178 93	—4,640 86	—4,461 93	9,586 27	15,004 10	24,590 37
Revenu total	1,536,774 54	3,476,885 64	5,013,660 18	976,739 34	2,162,408 38	3,139,147 72
Revenu par mille de train	1 79	2 21	2 04	1 29	1 70	1 55
Revenu par mille de locomotive	1 64	1 80	1 75	1 25	1 50	1 41
Revenu par 1,000 milles de tonnage brut	4 69	2 36	2 78	4 02	1 99	2 36
Revenu par mille de voyageurs et de tonnage de marchandises	*2 33	*0 57	....	*2 45	*0 46	....
Surplus	433,132 64	936,565 61	1,369,698 25	85,046 03	437,388 17	522,434 20
Frais d'exploitation—						
Entretien de la voie et des travaux d'art	216,230 24	373,597 03	589,827 27	223,638 41	350,277 75	573,916 16
Entretien du matériel	197,606 91	491,760 25	689,367 16	161,224 49	361,267 73	522,492 22
Frais du trafic	36,463 01	42,071 77	78,534 78	30,872 66	34,251 06	65,123 72
Service des gares	65,997 14	209,520 54	275,517 68	34,497 38	91,467 95	125,965 33
Service des parcs	27,723 41	298,341 21	326,064 62	5,118 13	38,035 48	43,153 61
Service des locomotives sur la route	276,616 71	711,113 52	987,730 23	211,118 78	554,860 61	765,979 39
Service des trains	137,589 90	230,189 19	367,779 09	120,189 03	174,292 41	294,481 44
Autres frais du transport	72,156 47	122,962 44	195,118 91	39,582 05	71,506 97	111,089 02
Total des frais du transport	580,083 63	1,572,126 90	2,152,210 53	410,505 37	930,163 42	1,340,668 79
Travaux divers	39,443 79	....	39,443 79	36,170 85	....	36,170 85
Frais généraux	33,814 32	60,764 08	94,578 40	29,281 53	49,060 25	78,341 78
Total des frais d'exploitation	1,103,641 90	2,540,320 03	3,643,961 93	891,693 31	1,725,020 21	2,616,713 52
Coût par train-mille	1 26	1 61	1 49	1 18	1 36	1 29
Coût par locomotive-mille	1 18	1 32	1 27	1 14	1 20	1 18
Coût par 1,000 milles de tonnage brut	3 37	1 72	2 02	3 67	1 59	1 97

Coût par mille par voyageur et par tonne de fret	1 67	0 42		2 25	0 37	
Déficit						
Transport—Ligne de voie d'eau—Recettes						
Transport—Ligne de voie d'eau—Dépenses						

*Recettes diverses non comprises.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé statistique des recettes et des frais d'exploitation par districts pour l'exercice expirant le 31 mars 1916—*Fin.*

Sommaire.	3me division.			4me division.			Toutes divisions.		
	Voyageurs.	Marchandises.	Total.	Voyageurs.	Marchandises.	Total.	Voyageurs.	Marchandises.	Total.
Train-milles	1,037,863	972,515	2,010,378	424,303	973 064	1,397,367	3,099,463	4,791,476	7,890,939
Locomotive-milles	1,138,048	1,681,726	2,819,774	466,085	1,336,204	1,802,289	3,320,456	6,385,186	9,705,642
Milles de tonnage brut	340,307,497	959,102,839	1,299,410,336	115,552,356	566,851,938	682,404,294	1,026,589,638	4,085,267,743	5,111,857,381
Voyageurs et tonnage de fret, 1 mille	64,660,561	324,273,047	....	28,541,855	198,228,518	....	198,816,957	1,593,721,391	....
Recettes—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	1,367,770 37	....	1,367,770 37	585,653 88	....	585,653 88	4,010,879 58	....	4,010,879 58
Marchandises	....	2,182,849 60	2,182,849 60	....	1,337,939 00	1,337,939 00	....	9,149,719 38	9,149,719 38
Postes et messageries	211,472 99	....	211,472 99	123,685 96	....	123,685 96	781,452 30	....	781,452 30
Divers	21,384 48	19,480 88	40,865 36	5,503 08	9,623 44	15,126 52	36,652 76	39,467 56	76,120 32
Revenu total	1,600,627 84	2,202,330 48	3,802,958 32	714,842 92	1,347,562 44	2,062,405 36	4,828,984 64	9,189,186 94	14,018,171 58
Revenu par train-mille	1 54	2 26	1 89	1 68	1 38	1 48	1 56	1 92	1 78
Revenu par locomotive-mille	1 41	1 31	1 35	1 53	1 01	1 14	1 45	1 44	1 44
Revenu par 1,000 milles, tonnage brut	4 70	2 30	2 93	6 19	2 38	3 02	4 70	2 25	2 74
Revenu par voyageur et par ton. de fret, 1 mille	*2 44	*0 67	....	*2 49	* 0 67	....	*2 41	*0 57	....
Surplus	217,126 61	59,153 77	276,280 38	127,863 35	....	....	863,168 63	1,164,126 94	2,027,295 57
Frais d'exploitation—									
Entretien, voie et travaux d'art	328,453 55	297,632 61	626,086 16	155,232 20	334,716 41	489,948 61	923,554 40	1,356,223 80	2,279,778 20
Entretien, matériel	222,782 84	325,160 51	547,943 35	89,748 35	218,128 25	307,876 60	671,362 59	1,396,316 74	2,067,679 33
Dépenses de trafic	43,351 19	26,394 93	69,746 12	16,744 32	26,722 87	43,467 19	127,431 18	129,440 63	256,871 81
Service des gares	94,528 68	360,932 88	455,461 56	38,650 58	152,701 00	191,351 58	233,673 78	814,622 37	1,048,296 15
Service des parcs	36,071 57	335,275 84	371,347 41	14,780 51	136,931 24	151,711 75	83,693 62	808,583 77	892,277 39
Service des locomotives (routes)	324,233 87	491,402 45	815,636 32	136,908 61	446,409 90	583,318 51	948,877 97	2,203,786 48	3,152,664 45
Service des trains	152,100 25	150,500 77	302,601 02	61,753 49	151,901 04	213,654 53	471,632 67	706,883 41	1,178,516 08
Autres frais de transport	89,062 32	112,528 95	201,591 27	38,785 02	111,758 02	150,543 04	239,585 86	418,756 38	658,342 24
Total des frais de transport	695,996 69	1,450,640 89	2,146,637 58	290,878 21	999,701 20	1,290,579 41	1,977,463 90	4,952,632 41	6,930,096 31
Travaux divers	52,779 48	6,038 34	58,817 82	17,625 98	....	17,625 98	146,020 10	6,038 34	152,058 44
Frais généraux	40,137 48	37,309 43	77,446 91	16,750 51	37,274 32	54,024 83	119,983 84	184,408 08	304,391 92
Total des frais d'exploitation	1,383,501 23	2,143,176 71	3,526,677 94	586,979 57	1,616,543 05	2,203,522 62	3,965,816 01	8,025,060 00	11,990 876 01
Coût par train-mille	1 33	2 20	1 75	1 38	1 66	1 58	1 28	1 67	1 52
Coût par locomotive-mille	1 22	1 27	1 25	1 26	1 21	1 22	1 19	1 26	1 24
Coût par 1,000 milles, tonnage brut	4 07	2 23	2 71	5 08	2 85	3 23	3 86	1 96	2 35

Coût par voyag. et par tonne de march., 1 mille	2 14	0 66		2 06	0 82		1 99	0 50	
Déficit					268,980 61	141,117 26			
Transport. ligne d'eau—recettes								50,619 83	50,619 83
Transport. ligne d'eau—dépenses								50,619 83	50,619 83

*Recettes diverses non-comprises.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

MONCTON, N.-B., 20 juillet 1916.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Compte des recettes, exercice clos le 31 mars 1916.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et travaux d'art.	35,508 30	Voyageurs	27,532 08
" du matériel	6,885 81	Marchandises	38,193 59
Trafic	3,036 85	Messageries	215 27
Transport—voie ferrée	41,435 45		
En général	3,890 72		65,940 94
		Moins—Divers	8,198 23
			57,742 71
		Solde	33,014 42
	90,757 13		90,757 13

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Entretien de la voie et des travaux d'art, exercice expirant le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 201. Surintendance	1,701 98
202. Entretien de la voie	17,691 22
208. Ponts, chevalets et ponceaux	1,164 39
212. Traverses	223 11
214. Rails	625 25
218. Ballast	163 52
220. Chaussée et voie	9,094 27
221. Clôture de droits de passage	10 63
225. Traverses à niveau et écriteaux	280 15
227. Gare et dépendances du bureau	157 87
229. Constructions le long de la voie	3 08
231. Citernes	317 58
235. Ateliers et remises à locomotives	37 10
247. Lignes de télégraphe et de téléphone	142 05
249. Signaux et appareils d'enclanchement	0 50
269. Mécanisme de route	233 52
271. Outils et nécessaires	826 01
272. Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	2,689 24
276. Papeterie et impressions	98 29
277. Autres déboursés	5 80
278. Entretien des voies de jonction, parcs et autres facilités. Dt	600 00
	36,065 56
Av.	
N° 216. Autre matériel de voie	557 26
	35,508 30

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Entretien du matériel pendant les trois mois terminés le 31 mars 1916.

		$ cts.
N° 301.	Surintendance	300 00
302.	Machines d'atelier	1 00
308.	Locomotives à vapeur—réparations	4,640 14
314.	Wagons de trains à voyageurs—réparations	1,347 65
317.	" " à marchandises—réparations	497 00
326.	Machines d'usines et outils	100 02
	Equipement pour travaux—réparations	
		6,885 81

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Dépenses du trafic pour les mois terminés le 31 mars 1916.

		$ c.
N° 351.	Surintedance	479 05
352.	Agences extérieures	72 75
353.	Publicité	60 00
358.	Papeterie et impressions	132 56
		744 36

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—Frais de transport, 12 mois terminés le 31 mars 1916.

	$ c.
Nº 371. Surintendance	1,648 46
372. Expédition des trains	4 75
373. Employés des stations	3,135 03
376. Fournitures et dépenses des stations	591 95
382. Combustibles pour locomotives des parcs	32 87
386. Huile pour locomotives des parcs	5 49
388. Frais de rotonde—parc	366 51
389. Fournitures et dépenses des parcs	1 19
390. Frais d'exploitation de parcs communs et de terminus. Dr	1,867 00
392. Mécaniciens de locomotives routières	5,787 33
394. Frais de rotonde, routières	13,810 83
397. Combustibles pour locomotives routières	586 04
398. Eau pour locomotives routières	214 29
399. Lubrifiants pour locomotives routières	70 64
400. Autres fournitures pour locomotives routières	1,955 27
401. Employés des trains routiers	7,615 40
402. Fournitures et dépenses des trains	1,200 01
410. Papeterie et impression	989 05
412. Emploi conjoint, voie et facilités— Dt	393 69
414. Assurance	17 56
415. Déblaiement	816 70
416. Dommage à propriété	33 87
417. Dommages, bétail sur droits de passage	244 60
418. Pertes et dommages—marchandises	46 92
	41,435 45

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Déboursés généraux, 12 mois terminés le 31 mars 1916.

	$ c.
Nº 451. Salaires et dépenses des fonctionnaires généraux	854 27
452. Salaires et dépenses des commis et des aides	2,521 51
457. Pensions	472 42
458. Papeterie et impressions	32 17
460. Autres dépenses	10 35
	3,890 72

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Balance générale, 12 mois terminés le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
A Magasins généraux	68 26	Par Dominion du Canada		4,525 84
Compte indéterminé des vérificat.	156 07	Gran-liv. des particuliers et des compag.		
Chefs de gare	778 20	Geo. F. Burden	15 00	
Numéraire de transit	59 77	D. M. Carson, A. Ellgood et W. H. Gunter	15 00	
Fret de transit	113 50	Manurl, Brewer, Carson et Cronkite	0 83	
Province du New-Brunswick	2,977 51	C. Murray, A. Hoyt et E. Parent	15 00	
A Grand-livre du trafic:—		H. H. Veysey	114 68	160 51
Minis. de la Milice et de la Défense.	37 88			
A Grand-liv. des partic. et des compg.				
Pacifique-Canadien	1 48			
Canadian Express Co	1 85			
Hibbard Construction Co	8 20			
Maine Central Ry	8 91			
Cie de ch. de fer Québec-St.-Jean	474 72			
	$ 4,686 35			$ 4,686 35

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Magasins, 12 mois terminés le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
A Balance 31 mars 1916	579 67	Par émissions faites au cours de l'exercice expirant le 31 mars 1916.	527 60	
Achats	1,195 53	Ventes de matériel	20 00	547 60
		Balance		
		Magasin de matér. de voie		68 26
	$ 615 86			$ 615 86

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—En caisse, exercice clos le 31 mars 1916.

Dt.		$ c.	Av.	$ c.
A Balance en mains, 1er avril 1915		Néant.	Par montants déposés au crédit de l'honorable Receveur Général du Canada, pendant l'exercice expirant 31 mars 1916	69,852 72
Chefs de gare	47,945 02			
Grand-livre du trafic	20,905 85			
Grand-liv. des particuliers et des compag.	1,001 85	69,852 72		
		$ 69,852 72		$ 69,852 72

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Etat des moyennes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Longueur du chemin de fer en milles		119·87
Nombre de milles parcourus par les locomotives		74,238
Nombre total de milles parcourus par les trains		68,444
Nombre total de milles parcourus par les wagons		382,808
Proportion des recettes aux recettes brutes—		
Revenus tirés des transports	Pour cent.	0·80
Revenus tirés d'opérations autres que transport	"	99·20
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars	481 71
" " parcouru par locomotives	"	0·78
" " " train	"	0·84
" " " wagon	Cents.	15·08
Proportion des dépenses aux recettes brutes—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Pour cent	61·50
Entretien du matériel	"	11·92
Dépenses du trafic	"	5·26
Dépenses du transport	"	71·76
Dépenses. générales	"	6·74
Dépenses par mille parcouru par train—		
Entretien de la voie et des constructions	Cents.	51·88
Entretien du matériel	"	10·06
Dépenses du trafic	"	4·44
Dépenses du transport—	"	60·54
Dépenses générales	"	5·68
Total par mille parcouru par train		$ 132·60
Dépenses par mille de chemin de fer—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Dollars	296·22
Entretien du matériel	"	57·44
Dépenses du trafic	"	25·34
Dépenses du transport—rails	"	345·67
Dépenses générales	"	32·46
Total		$ 757·13
Réparations des locomotives et des wagons, par locomotive et par wagon—		
Locomotives, 3		1,546·71
Wagons à voyageurs, 3		165·67
Wagons à marchandises, 62		21·74

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Relevé des recettes.

Date	Voyageurs.	Marchandises.	Messageries et divers.	Total.	Moins loyer.	Revenu total.
1915.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	2,412 32	4,420 98	....	6,83ᴗ 30	979 35	5,853 95
Mai	2,409 12	3,145 95	....	5,555 07	767 15	4,787 92
Juin	1,984 01	3,202 67	65 00	5,251 68	633 33	4,618 35
Juillet	3,924 50	2,409 29	21 80	6,355 59	500 45	5,855 14
Août	2,212 36	1,936 33	8 83	4,157 52	567 50	3,590 02
Septembre	2,815 75	1,778 69	53 94	4,648 38	444 45	4,203 93
Octobre	1,787 16	2,101 79	26 68	3,915 63	681 15	3,234 48
Novembre	1,852 96	2,489 06	23 44	4,365 46	665 94	3,699 52
Décembre	2,598 02	3,419 73	24 04	6,041 79	604 49	5,437 30
1916.						
Janvier	1,527 57	3,926 19	36 16	5,489 92	767 05	4,722 87
Février	1,899 86	3,977 53	16 07	5,893 46	892 30	5,001 16
Mars	2,108 45	5,385 38	16 11	7,509 94	771 87	6,738 07
1915-16	27,532 08	38,193 59	292 07	66,017 74	8,275 03	57,742 71
1915†	4,575 92	16,647 76	20 03	21,243 71	2,503 98	18,739 73

† De janvier à mars 1915.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Relevé des marchandises.

	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.
1915.						
Avril	4,179	97,564	900	45,552	5,079	143,116
Mai	2,560	48,841	1,052	63,448	3,612	112,289
Juin	2,496	57,432	1,258	81,892	3,754	139,324
Juillet	957	35,789	1,457	86,022	2,414	121,811
Août	1,212	56,707	422	21,526	1,634	78,233
Septembre	795	29,615	917	57,641	1,712	87,256
Octobre	1,799	57,151	887	46,491	2,686	103,642
Novembre	1,372	45,390	617	29,185	1,989	74,575
Décembre	2,375	79,898	1,176	85,764	3,551	165,662
1916.						
Janvier	3,609	89,456	1,220	89,715	4,829	179,171
Février	3,504	91,690	1,424	85,523	4,928	177,213
Mars	4,705	141,215	1,107	68,203	5,812	209,418
1915-16	29,563	830,748	12,437	760,962	42,000	1,591,710
1914-15	De janvier à mars 1915.				17,887	761,137

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER QUÉBEC-ST-JEAN—Relevé des voyageurs.

	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
1915.	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.
Avril	2,797	98,378	....	....	2,797	98,378
Mai	3,793	92,687	....	....	3,793	92,687
Juin	2,486	77,705	....	....	2,486	77,705
Juillet	6,300	259,145	....	....	6,300	259,145
Août	3,409	83,328	2	126	3,411	83,454
Septembre	4,273	139,441	....	....	4,273	139,441
Octobre	3,065	72,276	....	....	3,065	72,276
Novembre	3,078	71,687	....	....	3,078	71,687
Décembre	3,732	95,619	....	....	3,732	95,619
1916.						
Janvier	3,008	72,809	4	284	3,012	73,093
Février	3,112	71,278	8	587	3,120	71,865
Mars	3,793	83,876	4	313	3,797	84,189
1915-16	42,846	1,218,229	18	1,310	42,864	1,219,539
1915	De janvier à mars 1915.				6,317	143,078

W. H. ESTANO,
Vérificateur des déboursés.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

Chemin de fer Québec-St-Jean—Tableau comparatif des principales marchandises productrices de revenus transportées sur le chemin de fer Québec-St-Jean.

Description.	*1915	1915-16.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture:—		
Grains	360	1,365
Farine	139	168
Autres produits de meuneries	1	288
Foin	5,040	5,780
Pommes de terre	5,069	10,254
Fruits et légumes	79	181
Produits des animaux:—		
Chevaux et porcs	13	135
Moutons et bestiaux	24	42
Viandes préparées	2	8
Peaux et cuir	1	14
Poisson	1	22
Autres produits des animaux	2	107
Produits des Mines:—		
Charbon	51	731
Sel	1	18
Phosphate	1,047	1,325
Produits des forêts:—		
Bois de construction	1,403	4,093
Ecorce	238	1,566
Bois de corde	1,782	2,527
Bois de pulpe	1,375	4,155
Bardeaux	94	20
Autres produits des forêts	213	1,518
Manufactures:—		
Huiles	12	16
Fer et rails en acier	1	2
Autres fontes et machines	88	227
Briques, chaux et ciment	21	334
Instruments aratoires	2	60
Articles de maison, meubles	162	106
Objets manufacturés	477	5,110
Divers	189	1,828
	17,887	42,000

*Y compris janvier, février et mars 1915.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard—Compte de capital.—Exercice expiré le 31 mars 1916.

Dt.		$ c.	Av.		$ c.
31 mars 1915.	A coût du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard à date.......	24,700 00	31 mars 1915..	Par le Dominion du Can.	24,700 00
31 mars 1916.	Mettre la ligne suivant le type d'une ligne d'embranchement de l'Intercolonial, $24,999.97. Versement en acompte sur le prix d'achat (5 Geo. V. chap. 16, art. 4), $174,511.31...	199,511 28	31 mars 1916..	Par le Dominion du Can.	199,511 28
		224,211 28			224,211 28

E. & O. E., Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard—Vote statutaire, 5 Geo. V., C. 16,.—12 mois clos le 31 mars 1916.

Dt.		$ c.	Av.		$ c.
31 mars 1916.	A loyer du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard du 1er août 1914 au 5 juillet 1915 — 4% sur $270,000..............	9,143 01	Mar. 31, 1916.	Par le Dominion du Canada.	10,186 30
	Du 6 juillet 1915 au 31 juillet 1915 — 4% sur $170,000..............	1,043 28			
		10,186 29			10,186 29

E. & O. E., Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD—Compte du revenu—Exercice clos le 31 mars 1916.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions	40,955 33	Voyageurs	41,696 60
„ du matériel	5,822 33	Marchandises	10,404 56
Dépenses du trafic	418 90	Poste et messageries	2,902 86
" du transport	28,904 26		
" générales	743 81		55,004 02
		Moins—	
		Divers	4,589 68
			50,414 34
		Solde	26,430 29
	76,844 63		76,844 63

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD—Entretien de la voie et des travaux d'art.—Exercice clos le 31 mars 1916.

	$
N° 201. Surintendance	868 68
202. Entretien de la voie	542 30
208. Ponts, ponceaux et chevalets	1,695 84
212. Traverses	12,582 67
214. Rails	969 17
216. Autre matériel de la voie	3,223 16
218. Ballast	305 92
220. Chaussée et voie	17,607 58
221. Clôtures d'emplacement de voie	203 20
225. Traverses et enseignes	125 05
227. Edifices, gare et bureau	1,424 34
229. Constructions sur la ligne	28 85
231. Citernes	67 87
235. Ateliers et rotondes	174 66
241. Quai et docks	128 97
247. Lignes de télégraphe et de téléphone	7 41
269. Machines, ligne	169 87
271. Outils et nécessaires	130 30
272. Enlèvement, neige, glace et sable	569 19
276. Papeterie et impressions	129 17
277. Autres déboursés	1 16
	40,955 33

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD—Entretien du matériel.—Exercice clos le 31 mars 1916.

	$ cts.
Nº 301. Surintendant	40 08
302. Machines d'atelier	11 36
308. Locomotives à vapeur—réparations	4,120 71
314. Wagons de trains à marchandises—réparations	1,281 34
317. Voitures de trains à voyageurs—réparations	367 02
326. Matériel de construction—réparations	0 62
334. Papeterie et impressions	1 20
	5,822 33

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD—Entretien du matériel.—Exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
Nº 351. Surintendance	120 00
352. Agences extérieures	1 50
353. Publicité	247 89
358. Papeterie et impressions	49 51
	418 90

S. L. SHANNON,

E. & O. E., MONCTON, N.-B. *Chef de la comptabilité et trésorier.*

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD—Entretien du matériel.—Exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
Nº 371. Surintendance	43 61
372. Expédition des trains	110 49
373. Employés de gares	3,790 43
376. Fournitures et frais de gares	279 93
379. Préposés à l'aiguillage des parcs et aux signaux	13 87
380. Mécaniciens des cours	254 43
382. Combustibles pour locomotives des cours	337 92
388. Frais des remises de locomotives—cours	150 17
392. Mécaniciens de voies	5,311 33
394. Combustible pour locomotives routières	7,240 53
397. Eau pour locomotives routières	757 58
398. Lubrifiants pour locomotives routières	21 85
399. Autres fournitures pour locomotives routières	63 19
400. Remisage des locomotives routières	2,814 96
401. Employés de train	6,725 77
402. Fournitures de train et dépenses	119 58
406. Utilisation des ponts-levis	57 00
407. Télégraphe et téléphone—service	19 26
410. Papeterie et impressions	478 25
414. Assurance	0 30
415. Déblaiement	13 54
417. Accidents au bétail sur les emprises	131 70
418. Pertes et dommages—marchandises	168 57
	28,904 26

S. L. SHANNON,

E. & O. E., MONCTON, N.-B. *Chef de la comptabilité et trésorier.*

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD — Transport. — Voie ferrée.—Exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 451. Emoluments et déboursés des fonctionnaires généraux	119 67
452. " " des commis et aides	304 50
457. Pensions	230 33
458. Papeterie et impressions	85 71
460. Autres déboursés	3 60
	743 81

S. L. SHANNON,
E. & O. E., MONCTON, N.-B. *Chef de la comptabilité et trésorier.*

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD — Dépenses générales.— Exercice clos le 31 mars 1916.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Aux magasins généraux	3,680 10	Compte de l'Etat—	1,956 54
Compte indéterminé du vérificateur	41 52	Marchandises en transit	36 06
Numéraire en transit	12 15	Compte du renouvellem. d. rails.	2,083 04
Chefs de gare	144 43	Grand-Livre des particuliers et compagnies—	
Compte du prêt de voie ferrée	153 47	Sackville Freestone Co	14 89
Gr-Livre des particuliers et compagn.-			
O'Brien, Doheny & Co.........9·21			
Minist. de la Milice et Défense...3.67			
	12 88		
Au Grand-Livre du trafic—			
Min. de la Milice et de la Défense	45 98		
	4,090 53		4,090 53

S. L. SHANNON,
E. & O. E., MONCTON, N.-B. *Chef de la comptabilité et trésorier.*

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD — Balance générale. — Exercice clos le 31 mars 1916.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Solde en mains le 1er avril 1915	Néant.	Par montants déposés au crédit de l'honorable Receveur Général du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1916	98,738 25
Chefs de gare............$54,670.82			
Gr.-livre du trafic....... 4,452.82			
Grand-livre d. particuliers et des compagnies..... 39,614.61			
	98,738 25		
	98,738 25		98,738 25

S. L. SHANNON,
E. & O. E., MONCTON, N.-B. *Chef de la comptabilité et trésorier.*

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD — Relevé des recettes. —Exercice clos le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
A solde, le 31 mars 1915	6,011 45	Par émissions faites au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916 .$54,172 27	
Achats	57,684 15	Ventes, matériel ancien.. 5,844 56	
Comptes venant d'autres départem.	1 33		60,016 83
		Solde—magasin du matériel de voie	3,680 10
	63,696 93		63,696 93

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD — Relevé des moyennes pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

Parcours des trains		35·35
" locomotives, total		57,176
Total du parcours des trains		42,439
" " " wagons		275,016
Gain moyen comparé au gain total :—		
Revenu du transport	Pour cent.	92·62
" " des opérations autre que transport	"	0·38
		1,426·14
Total brut par mille de chemin de fer	Dollars.	0·88
" " de locomotive-mille	"	1·19
" " de train-mille	"	18·33
" " de wagon-mille	Centins.	
Dépense moyenne comparée au gain brut:—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Pour cent.	81·24
" de l'équipement	"	11·55
Dépenses du trafic	"	0·83
" du transport	"	57·33
" générale	"	1·48
Dépenses par train-mille:—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Centins.	96·50
" de l'équipement	"	13·72
Dépenses du trafic	"	0·99
" du transport	"	68·11
" générale	"	1·75
		181·07
Dépenses par mille de chemin de fer:—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Dollars.	1,158·57
" de l'équipement	"	164 70
Dépenses du trafic	"	11 85
" du transport	"	817 66
" générale	"	21 04
		2,173·82
Locomotive et wagon, réparation par locomotive et par wagon:—		
Locomotives, 3	Dollars.	1,373 57
Wagons de passagers, 3	"	122·34
" de marchandises, 35	"	36·61

S. L. SHANNON.
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD — Relevé des recettes.

Mois.	Trafic des voyageurs.	Trafic des marchandises.	Postes et divers.	Total.	Moins loyers.	Revenu total.
1915.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	1,046 20	1,701 24	1,055 52	3,802 96	315 25	3,487 71
Mai	740 60	2,774 59	106 15	3,621 34	357 90	3,263 44
Juin	752 35	4,191 00	127 48	5,070 83	397 65	4,673 18
Juillet	1,326 65	5,906 05	198 22	7,430 92	514 50	6,916 42
Août	1,106 25	7,000 75	95 78	8,202 78	495 40	7,707 38
Septembre	875 09	5,595 23	143 59	6,613 91	400 74	6,213 17
Octobre	737 87	4,791 48	128 47	5,657 82	329 25	5,328 57
Novembre	688 04	3,281 26	105 78	4,075 08	606 90	3,468 18
Décembre	1,013 69	1,792 66	690 02	3,496 37	385 95	3,110 42
1916.						
Janvier	704 78	1,915 43	173 07	2,793 28	431 45	2,361 83
Février	660 69	1,309 83	90 97	2,061 49	405 85	1,655 64
Mars	752 35	1,437 08	345 52	2,534 95	306 55	2,228 40
1915–16	10,404 56	41,696 60	3,260 57	55,361 73	4,947 39	50,414 34
1914–15*	6,789 70	25,687 54	4,479 21	36,956 45	11,536 64	25,419 81

*D'août 1914 à mars 1915.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD—Relevé des marchandises.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.
1915.						
Avril	1,278	18,648	606	12,274	1,884	30,922
Mai	2,022	43,305	2,068	32,128	4,090	75,433
Juin	6,696	183,265	957	17,641	7,653	200,906
Juillet	9,789	294,583	1,299	27,175	11,088	321,758
Août	11,163	316,235	2,882	46,104	14,045	362,339
Septembre	8,304	236,318	2,292	63,308	10,596	299,626
Octobre	7,136	189,729	2,001	28,864	9,137	218,593
Novembre	1,472	35,229	4,377	64,299	5,849	99,528
Décembre	1,185	18,830	1,568	24,201	2,753	43,031
1916.						
Janvier	407	5,633	3,115	50,819	3,522	56,452
Février	296	4,844	1,833	27,447	2,129	32,291
Mars	324	5,863	1,866	27,773	2,190	33,636
1915–1916	50,072	1,352,482	24,864	422,033	74,936	1,774,515
1914–15*	....	....	....	....	51,712	1,213,673

* D'août 1914 à mars 1915.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER NOUVEAU-BRUNSWICK ET ILE DU PRINCE-EDOUARD—Relevé des voyageurs.

Mois.	De gare à gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.
1915.						
Avril	2,089	33,622	252	8,316	2,341	41,938
Mai	1,432	23,798	122	2,600	1,554	26,398
Juin	1,261	19,172	142	2,909	1,403	22,081
Juillet	2,179	42,938	224	4,519	2,403	47,457
Août	1,598	25,953	594	18,536	2,192	44,489
Septembre	1,232	20,208	639	20,200	1,871	40,408
Octobre	1,348	22,608	193	4,068	1,541	26,676
Novembre	1,141	19,688	221	4,330	1,362	24,018
Décembre	1,776	28,215	521	11,515	2,297	39,730
1916.						
Janvier	1,172	20,700	298	6,124	1,470	26,824
Février	1,065	16,439	274	7,001	1,339	23,440
Mars	1,130	17,895	361	7,268	1,491	25,163
1915-16	17,423	291,236	3,841	97,386	21,264	388,622
1914-15*	....	....	....	....	14,509	266,911

De août 1914 à mars 1915.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard—Relevé des principales denrées productrices de revenus transportées sur le chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard en 1914-15 et 1915-16.

Description.	*1915.	1915-16.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture—		
Grains	199	242
Fleur	626	748
Autres produits des meuneries	104	192
Foin	2,110	4,336
Tabac	4	10
Coton	1	
Pommes de terre	1,093	1,721
Légumes	19	26
Autres produits de l'agriculture	12	37
Produits des animaux—		
Chevaux et porcs	35	81
Moutons et bestiaux	201	98
Agneaux	1	
Viandes préparées	12	52
Volailles et gibier	16	40
Peaux et cuir	3	5
Laine	2	6
Poisson	955	756
Autres produits des animaux	12	18
Produits des fabriques de conserves	84	17
Produits des mines—		
Charbon	1,459	3,884
Sable, pierre, etc	29,900	37,465
Sel	278	117
Phosphate	156	556
Autres produits des mines	28	1,032
Produits des forêts—		
Bois de construction	8,395	12,330
Bois de corde	296	322
Bardeaux	135	62
Autres produits des forêts	458	2,491
Manufactures—		
Huile	126	267
Sucre	4	22
Rails en fer et en acier	12	1
Fer en gueuse et en loupes	16	
Baguettes à fil de fer	5	10
Autres fontes et machines	53	366
Métaux en barres et en feuilles	21	34
Briques, chaux et ciment	14	255
Instruments aratoires	15	16
Wagons, voitures et outils	28	9
Vins, liqueurs et bières	4	23
Articles de maisons et meubles	40	83
Articles fabriqués	441	2,400
Divers	4,339	4,806
Total	51,712	74,936

*Huit mois clos le 31 mars 1915.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Compte de capital, exercice clos le 31 mars 1916.

Dt.		$ c.	Av.		$ c.
1915. 31 mars	Coût du chemin de fer International à date...............	1,300 00	1915. 31 mars	Dominion du Canada	1,300 00
1916. 31 mars	Pour amen. la ligne suiv. le type de l'embranch. de l'Intercolonial...........................	2,637 47	1916. 31 mars	Dominion du Canada............	2,637 47
		3,937 47			3,937 47

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Vote statutaire, 5 Geo. V, 16, 12 mois clos le 31 mars 1916.

Dt.		$ c.	Av.		$ c.
1916. 31 mars..	Loyer du chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, du 1er février 1915 au 31 janvier 1916	90,000 00	1916. 31 mars..	Dominion du Canada.........	90,000 00
		90,000 00			90,000 00

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Compte du revenu, exercice clos le 31 mars 1916.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	c.
Entretien de la voie et d. travaux d'art..	62,103 92	Marchandises...........................	68,643 57
Entretien du matériel.....................	10,311 47	Voyageurs..............................	41,067 41
Trafic..	1,265 45	Malles et messageries..................	2,032 38
Transport	40,475 45		
Frais généraux..............................	2,495 09		111,743 36
		Moins—	
		Divers..	7,119 87
			104,623 49
		Balance..................................	12,027 89
	116,651 38		116,651 38

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Entretien de la voie et des travaux d'art, exercice clos le 31 mars 1916.

		$ c.
Nº	201 Surintendance	1,866 78
	202 Entretien de la voie	13,233 79
	208 Ponts, chevalets et ponceaux	2,374 99
	212 Traverses	17,581 48
	214 Rails	1,348 20
	216 Autre matériel de voie	2,576 61
	218 Ballast	805 83
	220 Chaussée et voie	14,962 23
	221 Clôtures d'emplacement de voie	22 10
	223 Para-neige et para-sable, remises à outils contre la neige	5 80
	225 Traverses à niveau et écriteaux	36 61
	227 Gare et bureau, construction	114 19
	229 Construction, sur la route	1 17
	231 Piscine	273 59
	235 Ateliers et rotondes	57 75
	247 Ligne de télégraphe et de téléphone	953 17
	249 Signaux et système d'enclanchement	13 35
	269 Machines, voie	53 34
	271 Outils et nécessaires	588 76
	272 Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	4,533 51
	276 Papeterie et impressions	65 6C
	277 Autres déboursés	35 07
	278 Entretien des voies communes, des parcs et autres facilités	600 00
		62,103 92

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Entretien de l'équipement, exercice clos le 31 mars 1916.

		$ c.
Nº	301 Surintendance	79 92
	308 Locomotives à vapeur—Réparations	4,876 41
	314 Wagons de trains à marchandises—réparations	3,378 18
	317 Wagons de trains à voyageurs—réparations	1,952 37
	326 Outillage—réparations	24 59
		10,311 47

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Dépenses de trafic, exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 351. Surintendance	360 00
352. Agences extérieures	7 12
353. Publicité	591 62
358. Papeterie et impressions	306 71
	1,265 45

S. L. SHANON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.—Transport—Rails, exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 371. Surintendance	142 24
373. Employés de gares	3,987 68
376. Fournitures de gares et dépenses	269 37
379. Préposés à l'aiguillage des parcs et aux signaux	3 12
382. Combustibles pour locomotives de parcs	73 45
386. Lubrifiants pour locomotives de parcs	20 93
387. Autres fournitures pour locomotives de parcs	0 66
388. Frais des rotondes—parcs	66 50
389. Fournitures des parcs et dépenses	7 09
390. Exploitation des parcs communs et têtes de lignes	1,848 50
392. Mécaniciens de route	5,914 00
394. Combustibles pour locomotives routières	15,852 52
397. Eau pour locomotives routières	114 68
398. Lubrifiants pour locomotives routières	287 79
399. Autres fournitures pour locomotives routières	34 67
400. Frais des rotondes—route	1,704 69
401. Employés des trains	8,274 93
402. Fournitures pour trains et dépenses	847 19
407. Service du télégraphe et du téléphone	1 60
410. Papeterie et impressions	465 43
414. Assurances	2 00
415. Déblaiement	456 28
416. Dommages à la propriété	8 50
417. Dommages au bétail sur l'emplacement de la voie	21 50
418. Pertes et dommages—fret	78 63
391. Exploitation des parcs communs et têtes de lignes	8 50
	40,475 45

S. L. SHANON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Dépenses générales pour l'année terminée le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 451. Appointements et frais des fonctionnaires généraux	350 00
452. " " des commis et aides	1,491 96
457. Pensions	520 87
458. impressions et papeterie	115 46
460. Autres frais	16 80
	2,495 09

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Bilan général pour l'année terminée le 31 mars 1916.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Matériel général	15,788 89	Compte de l'Etat	1,185 94
Compte indéterminé du vérificateur	657 85	Compte indéterminé de l'équipement—Matériel	18,672 95
Chefs de gare	1,905 33	Marchandises en transit	11 84
Grand-livre des particuliers et des compagnies—		Grand-livre des particuliers et des compagnies—	
Bangor & Aroostook Ry....$69.58		A. E. Hammond...... $593.97	
Ch. de fer Transcontinental. 44.44		Tobie St. Glais........ 15 00	
Richards Manufacturing Co.163.85			608 97
D. A. Stewart............. 10.50			
Sumner Co................ 10.00			
St. John & Quebec Ry.Co.1,827.02			
	2,125 39		
Grand-livre du trafic—			
Ministère de la Milice et Défense	2 24		
	20,479 70		20,479 70

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Compte du matériel pour l'année terminée le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Solde en main au 31 mars 1915..........	5,574 10	Exposition durant l'année terminée le 31 mars 1916..........$22,691.00	
Achats..................................	33,015 25	Ventes de matériel..... 109 46	
			22,800 46
		Balance— Solde de matériel de voie......	15,788 89
	38,589 35		38,589 35

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Etat des recettes en espèces, pour l'année terminée le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Solde en main au 1er avril 1916........	Aucune.	Montants déposés au compte du Receveur général du Canada, au cours de l'année terminée le 31 mars 1916...	117,812 75
Montants reçus au cours de l'année et portés aux comptes suivants—			
Chefs de gare $81,319 23			
Grand-livre du trafic.... 31,726 10			
Grand-livre des particuliers et des compagies.. 4,504 17			
G.-livre du serv. des wag. 263 25	117,812 75		
	117,812 75		117,812 75

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Relevé des moyennes pour l'année terminée le 31 mars 1916.

Parcours des trains		112
" locomotives		76,404
Total du parcours des trains		72,500
" parcours des wagons		507,469
Gain moyen comparé au gain total:—		
Revenu du transport	Par cent	99·48
" " des opérations autre que transport	"	0·52
Total brut par mille de chemin de fer	Dollars	934·14
" " de locomotive	"	1·37
" " de train-mille	"	1·444
" " wagon-mille	Centins.	20·62
Dépense moyenne comparé au gain brut—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Par cent	59·36
" de l'équipement	"	9·86
Dépense du trafic	"	1·21
" du transport	"	38·69
" générale	"	2·28
Dépenses par train-mille:—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Cents	85·66
" de l'équipement	"	14·22
Dépense du trafic	"	1·75
" du transport	"	55·83
" générale	"	3·44
Total par train-mille		160·90
Dépenses par mille de chemin de fer:—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Dollars	554·50
" de l'équipement	"	92·06
Dépenses du trafic	"	11·30
" du transport	"	361·39
" générale	"	22·28
Total		$ 1,041·53
Locomotive et wagon, réparation par locomotive et wagon—		
Locomotives, 4		1,219·10
Wagons de passagers, 10		195·24
" de marchandises, 162		20·85

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Etat des recettes.

Date.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes et divers.	Total.	Moins loyers.	Recettes totales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1915—						
Avril	5,253 40	6,171 87	133 19	11,558 46	875 50	10,682 96
Mai	3,395 34	5,950 24	205 54	9,551 12	823 80	8,727 32
Juin	2,636 13	5,752 46	343 02	8,731 61	995 20	7,736 41
Juillet	2,917 12	6,720 65	229 95	9,867 72	802 55	9,065 17
Août	2,739 93	4,948 63	161 52	7,850 08	773 45	7,076 63
Septembre	2,899 95	3,241 98	176 41	6,318 34	376 00	5,942 34
Octobre	4,055 41	4,565 82	162 52	8,783 75	315 15	8,467 60
Novembre	3,745 32	5,788 95	133 93	9,668 20	47 15	9,621 05
Décembre	4,135 92	4,179 88	238 18	8,553 98	493 50	8,060 48
1916—						
Janvier	3,265 04	6,664 19	219 26	10,148 49	475 20	9,673 29
Février	2,658 15	7,496 12	256 50	10,410 77	674 40	9,736 37
Mars	3,365 70	7,162 78	221 54	10,750 02	916 15	9,833 87
1915-16	41,067 41	68,643 57	2,481 56	112,192 54	7,569 05	104,623 49
*1914-15	28,317 20	42,707 14	1,537 57	72,561 91	7,092 99	65,468 92

*D'août 1914 à mars 1915.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Etat du transport des marchandises.

Mois.	De gare en gare.		De parcours entier.		Total.	
	Tonnes.	Milles parcourus.	Tonnes.	Milles parcourus.	Tonnes.	Milles parcourus.
1915—						
Avril	5,297	223,241	504	32,587	5,801	255,828
Mai	6,579	231,260	100	5,946	6,679	237,206
Juin	7,419	222,015	295	13,177	7,714	235,192
Juillet	9,555	297,386	15	1,697	9,570	299,083
Août	6,465	245,582	26	2,206	6,491	247,788
Septembre	2,765	137,782	264	17,494	3,029	155,276
Octobre	3,381	141,365	412	28,244	3,793	169,609
Novembre	4,130	179,081	460	35,697	4,590	214,778
Décembre	2,751	129,496	1,137	49,826	3,888	179,322
1916—						
Janvier	4,810	135,437	1,754	63,133	6,564	198,570
Février	10,489	304,707	793	34,121	11,282	338,828
Mars	10,021	373,148	1,348	49,891	11,369	423,039
1915-16	73,662	2,620,500	7,108	334,019	80,770	2,954,519
1914-15	D'août	1914 à mars	1915		32,374	1,562,724

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Etat des voyageurs.

Mois.	De gare en gare.		De parcours entier.		Total.	
	Numéros.	Milles parcourus.	Numéros.	Milles parcourus.	Numéros.	Milles parcourus.
1915—						
Avril	4,340	177,873	15	743	4,355	178,616
Mai	3,130	125,575	15	1,175	3,145	126,750
Juin	2,118	78,455	15	1,024	2,133	79,479
Juillet	2,490	85,596	83	8,553	2,573	94,149
Août	2,301	87,746	43	2,833	2,344	90,579
Septembre	2,373	96,084	37	2,461	2,410	98,545
Octobre	3,475	136,253	35	1,934	3,510	138,187
Novembre	3,518	131,000	35	2,084	3,553	133,084
Décembre	3,468	145,020	43	2,668	3,511	147,688
1916—						
Janvier	2,804	114,821	36	2,834	2,840	117,655
Février	2,516	91,821	20	1,004	2,536	92,825
Mars	3,003	130,676	37	2,264	3,040	132,940
1915-16	35,536	1,400,920	414	29,577	35,950	1,430,497
1914-15	D'août 1914	à mars 1915			24,286	991,282

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Tableau comparatif des principales marchandises productrices de revenus transportées sur le chemin de fer International.

——	*1914-15.	1915-16.
	Tons.	Tons.
Produits de l'Agriculture—		
Grains	810	740
Farine	214	370
Autres produits de meunerie	502	43
Foin	1,665	4,837
Tabac	7	5
Pommes de terre	426	203
Fruits et légumes	170	22
Autres produits de l'agriculture	2	29
Produits des animaux—		
Chevaux et porcs	717	444
Moutons et bestiaux	248	320
Viandes préparées	128	246
Poisson	30	18
Huîtres et moules	4	2
Autres produits des animaux	2	4
Produits des fabriques de conserves	55	39
Produits des mines—		
Charbon	1,219	1,479
Sable et pierre	53	9
Ardoise et granit	26	81
Produits des forêts—		
Bois de construction	6,795	6,892
Bois de corde	222	445
Bois de pulpe	4,724	5,953
Bardeaux	3,484	3,753
Autres produits des forêts	2,760	38,228
Divers—		
Huiles	60	58
Sucre	4	10
Fer et rails en acier	3	20
Fer, en gueuse et en loupes	18	80
Baguettes à fil de fer	1	1
Fontes et machines	863	113
Briques, chaux et ciment	13	117
Instruments aratoires	5	51
Fourgons, voitures et outils	428	48
Vins, bières, etc	5	32
Articles de ménage, meubles	180	1,136
Objets manufacturés	372	4,510
Divers	6,079	10,432
Total	32,374	80,770

*Huit mois se terminant le 31 mars 1915.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Compte du capital, exercice clos le 31 mars 1916.

			$ c.		$ c.
1915.				1915.	
31 mars.	Coût du ch. de fer de l'Ile-du-Pr.-Edouard, date....		9,490,899 71	31 mars. Dominion du Canada.....	9,490,899 71
1916.				1916.	
31 mars.	Traverser, etc.	1,322,593 34			
	Renforcer des ponts........	6,398 85			
	Usines motric..	125 00			
	Arpentages et inspections...	10,197 61			
	Agrandissement des installat. le long de la voie..........	11,127 24			
	Construct. première.........	30 69			
			1,350,472 73	31 mars. Dominion du Canada.....	1,350,472 73
			10,841,372 44		10,841,372 44

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Compte du revenu, exercice clos le 31 mars 1916.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des ponts.....	144,865 30	Voyageurs..........................	181,518 96
Entretien du matériel..............	85,304 79	Marchandises......................	174,454 52
Trafic..............................	10,686 59	Malles et messageries..............	21,937 03
Transport...........................	286,068 70	Recettes diverses..................	13,016 31
Frais généraux......................	18,095 24		
			390,926 82
		Solde..............................	154,093 80
	545,020 62		545,020 62

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Entretien de la voie et des ponts, exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 201. Surintendance	12,026 97
202. Entretien de la voie	51,577 99
208. Ponts, chevalets et ponceaux	1,102 63
212. Traverses	17,667 20
214. Rails	2,086 54
216. Autre matériel pour la voie	4,010 48
218. Ballast	2,054 81
220. Pose de rails et régalage	17,367 88
221. Clôtures	7,836 41
223. Paraneige, parasable et abris contre la neige	1,156 66
225. Traverses à niveaux et signaux	524 58
227. Gares et bureaux	8,220 72
229. Bâtiments le long de la voie	92 94
231. Réservoirs à eau	1,050 10
233. Dépôt de combustibles	562 38
235. Ateliers et dépôts de locomotives	1,267 68
241. Docks et quais	2,685 73
247. Lignes télégraphiques et téléphoniques	411 45
249. Système d'enclenchement et signaux	150 85
269. Machines pour l'entretien de la voie	805 07
271. Outils et fournitures de chemin de fer	2,751 98
272. Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	9,039 08
274. Accidents de personne	7 20
276. Papeterie et impressions	407 97
	144,865 30

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Entretien du matériel, exercice clos le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 301. Surintendance	7,660 95
302. Machines et outils des ateliers	3,027 49
304. Machines de l'usine d'énergie motrice	0 50
308. Locomotives, à vapeur, réparations	34,790 31
314. Wagons à marchandises, réparations	19,355 76
317. Voitures à voyageurs, réparations	17,828 38
323. Matériel flottant, réparations	212 65
326. Equipement de travail, réparations	1,883 12
334. Papeterie et impressions	440 88
335. Autres dépenses	104 75
	85,304 79

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Dépenses du trafic, année terminée le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 351. Surintendance	2,691 80
352. Agences extérieures	5,442 01
353. Publicité	2,170 52
358. Papeterie et impressions	382 26
	10,686 59

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Frais de transport, année terminée le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 371. Surintendance	4,713 02
372. Expéditions des trains	5,203 08
373. Employés des station	72,571 78
376. Fournitures et dépenses des stations	8,089 74
377. Chefs de parcs et leurs commis	3,193 52
378. Conducteurs et serre-frein des parcs	4,667 46
379. Préposés aux aiguilles et aux signaux de gare	168 74
380. Préposés aux locomotives des parcs	6,890 21
382. Combustibe pour locomotives des parcs	5,299 56
385. Eau " " "	224 71
386. Lubrifiants " " "	126 22
387. Autres fournitures pour locomotives des parcs	75 92
388. Dépenses de la retonde, parc	222 77
389. Fournitures et dépenses des parcs	88 54
392. Mécaniciens de locomotives, routières	32,211 16
394. Combustible pour locomotives, routières	58,735 12
397. Eau pour locomotives, routières	2,019 55
398. Lubrifiants pour locomotives, routières	1,400 27
399. Autres fournitures pour locomotives, routières	957 03
400. Frais de retonde, routières	10,330 92
401. Employés des trains, routiers	48,391 29
402. Fournitures et dépenses des trains	10,030 16
404. Enclenchements, système de bloc et autres fonctionnements	88 74
405. Garde-drapeau de croisement et garde-barrières	639 18
406. Pont-levis	674 97
407. Télégraphe et téléphone, fonctionnement	242 44
408. Exploitation du matériel flottant	502 98
410. Papeterie et impresions	6,489 37
415. Enlèvement des épaves	473 50
416 Dommages à la propriété	451 28
417 Dommages au bétail sur l'emplacement de la voie	52 00
418 Pertes et dommages, marchandises	844 52
420 Blessures aux personnes	0 20
414 Assurance	1 25
	286,068 70

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Déboursés généraux pour l'année terminée le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 451 Salaires et dépenses des fonctionnaires généraux	4,771 90
452 Salaires et dépenses des commis et des aides	6,712 34
453 Fournitures et dépenses générales de bureau	25 35
454 Frais de justice	487 94
456 Déboursés de la division de secours	600 00
457 Pensions	5,126 11
458 Papeterie et impressions	284 89
460 Autres dépenses	86 71
	18,095 24

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Bilan général pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

DT.		$ c.	AV.		$ c.
Matériel général		54,045 50	Compte de l'Etat		71,598 05
Chefs de gare		2,524 30	Salaires non réclamés		50 71
Numéraire en transit		110 00	Marchandises en transit		51 38
Compte indéterminé du vérificateur		136 47	Gr.-liv. des particuliers et des compag.:		
Gr.-livr. des personnes et des companies:			Canadian Express Co	5 27	
Ministère des Postes	11,723 25		John Simon	215 40	
Province de l'Ile-du-Prince-Edouard	3 15		Buntain, Bell & Co	404 75	
Canada Steamship Lines	1 05		J. J. Hughes & J. M. Clark	15 00	
Eastern Car Co	975 16				640 42
Charlottetown Steam Navigation Co	0 36		Grand-livre du trafic:—		
Minist. Marine et Pêcher.	16 00		SS. *Prince Edward Island*		436 52
Recettes de télégraphie de Murray-Harbour	5 69				
J. A. Hackett	12 60				
Canada Atlantic & Plant Steamship Co	9 65				
Ministère des Chemins de fer et Canaux	367 82				
Pittsburgh and Lake Erie Ry	3 87				
Anglo-American Telegraph Co	957 35				
		14,075 95			
Grand-livre du trafic :—					
Ministère de la Milice et de la Défense.		1,826 11			
Gr.-livres des particuliers et des compag:					
Vente au comptant		0 92			
Grand-livre des loyers :—					
S. Kennedy	$ 1 00				
McLean Brothers	1 00				
R. Ellis	2 00				
Wm. McLean	1 00				
Haywood & Campbell	2 00				
Sydney Gray	45 83				
D. D. Campbell	5 00				
		57 83			
		72,777 08			72,777 08

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Compte du matériel pour l'année terminée le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Solde en main au 31 mars 1915.........	62,695 61	Emissions au cours de l'année term. le 31 mars 1916. $161,354 13	
Achats durant l'année terminée le 31 mars 1916. $136,897 77		Ventes de matériel, combustible, etc........... 7,115 68	168,469 81
Frais d'autres services... 17,659 71		Balance—	
Main-d'œuvre, etc....... 2,577 04		Matériel ordinaire, y compris le combust. 35,595 04	
Borderaux de paie....... 2,685 18	159,819 70	Matériel de voie...... 18,450 46	54,045 50
	222,515 31		222,515 31

C. F. BURNS,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Etat des recettes en espèce, pour l'année terminée le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
Solde en main au 1er avril 1915..............................	Néant.		
Chefs de gare........... 439,906 80		Montants déposés au compte du Receveur général du Canada pendant l'année terminée le 31 mars 1916......	509,312 34
Grand-livre du trafic.... 16,779 33			
Grand-livre des particuliers et des compagn. 51,426 85			
Grand-livre des loyers... 1,087 46			
Grand-livre général...... 111 90	509,312 34		
	509,312 34		509,312 34

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Etat des moyennes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Longueur du chemin de fer en milles		274·9
Nombre de milles parcourus par les locomotives		455,503
Nombre total de milles parcourus par les trains		367,614
" " wagons		2,280,639
Proportion des recettes aux recettes brutes—		
Revenus tirés des transports	Paur cent.	99·57
" d'opérations autres que transports	"	0·43
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars.	1,422·07
" " parcouru par locomotive	"	0·86
" " " train	"	1·06
" " " wagon	Cents.	17·14
Proportion des dépenses aux recettes brutes—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Pour cent.	37·06
" du matériel	"	21·82
Dépenses du trafic	"	2·73
" du transport	"	73·18
" générales	"	4·63
Dépenses par mille parcouru par train—		
Entretien de la voie et des constructions	Centins.	39·41
Entretien du matériel	"	23·20
Dépenses du trafic	"	2·91
Dépenses du transport	"	77·82
Dépenses générales	"	4·92
Total par mille parcouru par train		148·26
Dépenses par mille de chemin de fer—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Dollars.	526·97
" du matériel	"	310·31
Dépenses du trafic	"	38·87
Dépenses du transport	"	1,040·63
Dépenses générales	"	65·83
		$1,982·61
Réparations des locomotives et des wagons, par locomotive et par wagon—		
Locomotives, 31		$1,112 27
Wagons à voyageurs, 59		302 18
" marchandises, 530		36 52

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—Etat des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes et messageries.	Total.
1915.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	12,122 16	13,853 07	Plus 3,059 74	29,034 97
Mai	11,728 54	19,717 59	" 2,083 47	33,529 60
Juin	12,526 64	18,721 32	" 2,478 04	33,726 00
Juillet	23,133 28	18,974 96	" 7,106 48	49,214 72
Août	18,599 35	14,254 64	" 2,680 85	35,534 84
Septembre	19,871 98	15,497 66	" 2,492 84	37,862 48
Octobre	16,115 60	17,125 08	" 2,398 87	35,639 55
Novembre	14,114 81	21,581 19	" 2,470 27	38,166 27
Décembre	16,310 51	15,299 92	" 7,602 24	39,212 67
1916.				
Janvier	11,136 32	8,042 04	" 3,158 66	22,337 02
Février	9,013 14	8,718 25	" 2,913 58	20,644 97
Mars	9,782 19	9,733 24	Moins 3,491 70	16,023 73
1915-16	174,454 52	181,518 96	Plus 34,953 34	390,926 82
1914-15	187,622 15	184,416 25	Plus 43,457 04	415,495 44

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—Relevé des voyageurs.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.
1915.						
Avril	28,984	635,788	221	10,994	29,205	646,782
Mai	28,285	571,526	758	36,494	29,043	608,020
Juin	26,773	603,420	1,414	67,030	28,187	670,450
Juillet	48,724	1,253,486	2,183	102,962	50,907	1,356,448
Août	39,365	879,481	2,618	121,039	41,983	1,000,520
Septembre	39,018	1,159,223	3,227	158,159	42,245	1,317,382
Octobre	33,579	756,085	2,789	136,292	36,368	892,377
Novembre	39,297	672,077	1,692	84,801	40,989	756,878
Décembre	42,026	855,157	1,457	67,019	43,483	922,176
1916.						
Janvier	26,490	601,118	582	28,452	27,072	629,570
Février	20,062	484,361	105	4,939	20,167	489,300
Mars	22,772	539,679	114	5,867	22,886	545,546
1915-16	395,375	9,011,401	17,160	824,048	412,535	9,835,449
1914-15	401,831	8,998,815	21,665	979,304	423,496	9,978,119

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—Relevé des marchandises.

Mois	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.
1915.						
Avril	5,800	222,600	2,038	131,802	7,838	354,402
Mai	8,457	298,965	3,440	127,277	11,897	426,242
Juin	12,095	408,437	1,118	52,359	13,213	460,796
Juillet	11,905	519,491	1,031	51,483	12,936	570,974
Août	8,842	330,687	931	43,721	9,773	374,408
Septembre	6,470	273,932	810	39,989	7,280	313,921
Octobre	10,741	361,019	1,740	72,473	12,481	433,492
Novembre	11,335	551,654	3,807	140,900	15,142	692,554
Décembre	6,654	279,870	2,473	91,273	9,127	371,143
1916.						
Janvier	3,466	120,319	1,153	45,552	4,619	165,871
Février	6,141	225,319	642	29,081	6,783	254,400
Mars	7,078	255,347	695	32,182	7,773	287,529
1915-16	98,984	3,847,640	19,878	858,092	118,862	4,705,732
1914-15	108,055	4,025,669	17,217	841,834	125,272	4,867,503

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—Tableau comparatif des principales marchandises productrices de revenus transportées sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard en 1914-15 et en 1915-16.

——	1914-15.	1915-16.
	Tonnes.	Tonnes.
Produtis de l'agriculture—		
Grains	17,207	10,394
Farine	4,581	3,164
Autres produits de meunerie	1,096	1,243
Foin	4,828	6,626
Tabac	208	181
Coton	130	123
Pommes de terre	6,292	7,705
Fruits et légumes	580	464
Autres produits de l'agriculture	873	1,334
Produits des animaux—		
Chevaux et porcs	1,063	986
Moutons et bestiaux	3,720	3,587
Moutons	484	391
Viandes préparées	2,265	2,268
Volailles et gibier	397	313
Peaux et cuir	786	612
Laine	80	96
Poisson	2,531	2,307
Huîtres et moules	845	774
Autres produits des animaux	1,438	900
Autres produits de fabriques de conserves	2,316	2,295
Produits des mines—		
Charbon et coke	12,833	14,789
Grès, etc	5,812	4,387
Sel	1,234	1,640
Ardoise et granit	97	75
Phosphate	6	5,855
Autres produits des mines	13	47
Produits des forêts—		
Bois de construction	10,362	5,890
Ecorce	81	130
Bois de corde	3,001	1,891
Bois de pulpe	2	8
Bardeaux	656	351
Autres produits des forêts	738	1,012
Manufactures:—		
Pétrole et huiles	3,801	2,550
Sucre	1,233	1,983
Fer et rails en acier	463	258
Fer en gueuse et en loupe	27	128
Baguettes à fil de fer	78	87
Petites barres d'acier	5	....
Autres fontes et machines	1,583	1,230
Métaux en barres et en feuilles	54	94
Briques, chaux et ciment	2,331	1,987
Instruments aratoires	1,170	676
Fourgons, voitures et outils	371	419
Vins, liqueurs et bières	371	488
Matériel naval	9	28
Articles de maison, meubles	706	962
Effets d'immigrants	40	86
Divers	26,475	26,048
Total	125,272	118,862

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Etat des déboursés faits sur la voie et pour le matériel, compte du capital, revenus consolidés, pour l'exercice clos le 31 mars 1916.

——	Montant déboursé.
	$ c.
1915—	
Septembre	558,790 00
Octobre	179,985 58
Novembre	367,517 93
Décembre	1,641,941 95
1916—	
Janvier	44,354 63
Février	19,213 75
Mars	368,183 97
	3,179,987 81

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Bilan général pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et d. constructions	1,132,714 83	Voyageurs	473,109 61
" du matériel	576,821 07	Marchandises	3,776,275 90
Dépenses du trafic	70,304 36	Dépêches et messageries	38,797 63
" du transport	2,005,086 44		
Diverses opérations	3,796 31		4,288,183 14
Dépenses générales	71,805 74	MOINS—Divers	529,795 75
			3,758,387 39
		Solde	102,141 36
	3,860,528 75		3,860,528 75

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

Chemin de fer Transcontinental National—Entretien de la voie et des constructions pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

		$ c.
N°	201. Surintendance	89,193 91
	202. Entretien de la chaussée	195,123 84
	206. Tunnels et passages souterrains	321 62
	208. Ponts, ponts à chevalets et ponceaux	39,708 18
	212. Traverses	135,199 75
	214. Rails	29,481 27
	216. Autre matériel pour la voie	23,453 81
	218. Ballast	2,354 71
	220. Pose de la voie et nivelage	349,293 00
	221. Clôturage du tracé	719 47
	223. Clôtures à neige, à sable et paraneige	70 56
	225. Passages à niveau et écriteaux	1,161 09
	227. Gares et bureaux	14,626 00
	229. Chaussées	1,446 53
	231. Châteaux d'eau	24,615 00
	233. Stations de combustible	2,672 60
	235. Usines et remises de locomotives	26,489 67
	241. Quais et docks	1,300 32
	243. Quais pour la houille et le minerai	18 02
	247. Téléphones et télégraphes-lignes	10,296 89
	249. Signaux et enclenchements	1,879 82
	269. Constructeurs de voies	5,316 14
	271. Petits outils et accessoires	5,713 96
	272. Enlèvement de la neige, de la glace et sable	178,242 91
	274. Accidents de personnes	143 21
	276. Papeterie et impressions	2,210 22
	277. Autres dépenses	1 00
	278. Entretien de voies communes, cours et autres. Dt	2,956 73
		1,144,010 23
	279. Entretien de voies communes, cours et autres. Av	11,295 40
		1,132,714 83

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

Chemin de fer Transcontinental National—Entretien du matériel pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

		$ c.
N°	301. Surintendance	42,548 39
	302. Machines d'usines	11,127 74
	304. Générateurs d'usines	5,962 06
	308. Locomotives à vapeur—réparations	294,509 73
	314. Wagons de trains de marchandises—réparations	160,229 85
	317. Wagons de trains de voyageurs—réparations	48,286 83
	320. Moteur de wagons—réparations	104 56
	323. Outillage flottant—réparations	3,209 44
	326. Equipement des travaux—réparations	8,757 26
	332. Accidents de personnes	340 36
	333. Assurance	38 33
	334. Papeterie et impressions	1,682 57
	336. Entretien de l'équipement commun aux terminus. Dt	23 95
		576,821 07

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Dépenses du trafic pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

		$ c.
N°	351. Surintendance	38,974 94
	352. Agences extérieures	13,912 84
	353. Publicité	12,854 85
	354. Associations du trafic	487 93
	356. Bureaux d'ndustrie et d'immigration	675 24
	357. Assurance	10 66
	358. Papeterie et impressions	3,387 90
		70,304 36

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Dépenses du transport pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

		$ c.
N°	371. Surintendance	45,658 23
	372. Sorties des trains	56,548 57
	373. Employés de gare	115,459 06
	374. Bureaux de pesage, d'inspection et surestaries	637 07
	375. Quai pour la houille et le minerai	502 33
	376. Fournitures et frais de gares	15,168 98
	377. Chefs des cours et leurs employés	22,508 41
	378. Conducteurs et serre-freins	45,562 43
	379. Machinistes pour aiguillage dans les cours et pour les signaux	2,585 45
	380. Mécaniciens de cours	25,115 91
	382. Combustible pour locomotives des cours	80,143 02
	385. Eau pour locomotives des cours	387 36
	386. Lubrifiage pour locomotives des cours	652 55
	387. Autres fournitures pour locomotives des cours	513 81
	388. Frais des remises de locomotives des cours	22,444 53
	389. Fournitures et frais relatifs aux cours	1,936 38
	390. Services des voies communes et terminus. Dt	40,455 00
	392. Mécaniciens de voies	244,105 12
	393. Mécaniciens de moteurs sur trains	16 50
	394. Combustible pour locomotives de voies	701,947 03
	397. Eau pour locomotives de voies	39,816 98
	398. Lubrifiage pour locomotives de voies	10,448 75
	399. Autres fournitures pour locomotives de voies	7,581 18
	400. Frais des remises de locomotives de voies	138,629 34
	401. Employés des trains	276,461 41
	402. Fournitures des trains et dépenses	49,187 06
	403. Wagons-dortoirs en fonctionnement	1,808 16
	404. Fonctionnement des signaux et enclenchements	3,080 60
	405. Protection de croisements	82 19
	406. Service de pont-levis	2,520 47
	407. Télégraphe et téléphone—opération	4,323 49
	408. Opération de l'équipement flottant	31,598 37
	410. Papeterie et impressions	21,566 46
	411. Autres dépenses	0 70
	412. Service des voies communes. Dt	894 49
	414. Assurance	748 65
	415. Enlèvement des débris	16,354 49
	416. Dommages aux propriétés	1,343 49
	417. Dommages aux troupeaux sur emplacement de voie	718 02
	418. Pertes et dommages—marchandises	1,708 46
	419. Pertes et dommages—bagages	85 40
	420. Blessures	501 27
		2,031,807 17
	391. Services des voies communes et terminus. Av	26,720 73
		2,005,086 44

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMINS DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Opérations diverses pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 441. Service de wagons réfectoires et buffets	3,667 06
442. Hôtels et restaurants	129 25
	3,796 31

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Dépenses générales pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

	$ c.
N° 451. Salaires et dépenses des officiers généraux	7,317 23
452. Salaires et dépenses des commis et aides	40,951 81
453. Fournitures et dépenses du bureau principal	1,199 53
454. Frais de justice	5,661 99
455. Assurance	7,725 65
457. Pensions	8 71
458. Papeterie et impressions	1,804 90
460. Autres dépenses	7,135 92
	71,805 74

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Loyer des lignes louées.

	$ c.
Somme payée au chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique pour loyer de l'embranchement du lac Supérieur, de mai 1915 au 31 mars 1916, inclusivement, à $50,000 par mois	550,000 00

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Balance générale pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Dr.	$ c.	$ c.
A approvisionnements généraux		518,850 24
Chefs de gare		147,967 12
Comptes en suspens du vérificateur		138,604 41
Service d'équipement du chemin de fer		7,009 38
Compte de caisse en transit		1,418 46
Marchandises en transit		10,428 47
Marchandises non reclamées		0 50
Gages non reclamés		75 00
Approvisionnement en suspens (avances)		412,687 90
Receveur général—Fond de maladie		17,348 11
" " — " des employés		2,224 15
Pertes et dommages—Marchandises en suspens		4,551 01
A grand-livre des compagnies et particuliers—		
Algoma Central & Hudson Bay Ry	311 48	
Atchison, Topeka & Santa Fe Ry	21 02	
Atlanta & West Point Ry	0 48	
Atlantic Coast Line Ry	25 18	
Abitibi Power & Paper Co	71 98	
Armour Car Lines	0 70	
Ann Arbor Ry	0 36	
Arizona Southern Ry	1 40	
Akron, Canton & Youngstown Ry	2 59	
Boston & Albany Ry	6 62	
Boston & Maine Ry	14 01	
Baltimore & Ohio Ry	22 04	
George Blais	43 75	
Bangor & Aroostook Ry	1 40	
Canada Railway News Co	110 98	
Canadian Pacific Railway	913 41	
Chicago, Rock Island & Pacific Ry	1 80	
Canadian Express Co	446 58	
Chicago, Burlington & Quincy Ry	21 98	
Central Vermont Ry	13 28	
Canadian Northern Railway System	1,047 05	
Chicago & Northwestern Ry	55 85	
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry	26 48	
Chicago, Indianapolis & Louisville Ry	1 40	
Central of Georgia Ry	0 71	
Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry	13 72	
Chicago Great Western Ry	27 43	
Canada Steamship Lines	50 52	
Chicago & Alton Ry	12 36	
Chicago & Eastern Illinois Ry	3 10	

Av.	$ c.	$ c.
Par Dominion du Canada		1,872,908 93
Compte en suspens du ch. de fer Grand-T.—loyer		250,000 00
Fond de prévoyance des employés		2,224 15
Fond des employés—maladie		6,739 97
Par grand-livre des particuliers et des compagnies—		
Victor Aubut	20 00	
Pierre Blier	20 00	
Frank Bélanger	20 00	
Blue River Lumber Co	68 32	
J. I. Brown	75 00	
D. J. Buckley	15 00	
Antonio Bourbeau	15 00	
Canadian Pacific Railway—en suspens	14,971 50	
Ventes au comptant	251 74	
Thomas Clair	15 00	
Joseph Desrosiers	20 00	
F. & M. Lumber Co	495 44	
Glendyne Slate and Roofing Co	9 58	
Louis Goulet	287 50	
Ferdinand Goulet	20 00	
Groulx Bros. & Gauvreau	15 00	
Grand Trunk Pacific Telegraph Co	1,385 03	
Alfred Gosselin	15 00	
W. J. Holmes	15 00	
Julien & Julien	20 00	
James Lord	15 00	
Emery Lebrun	15 00	
P. Lapointe	15 00	
J. D. Massicotte	15 00	
Mattagomi Pulp & Paper Co	1,570 82	
Massicotte & Marchand	15 00	
J. D. McLaughlin	32 74	
H. J. M. Rothschild	1,884 60	
St. Maurice Lumber Co	25 72	
Donat Trudel, *et al.*	15 00	
August and John Violette	20 00	
T. H. VanDyke & Co	25 00	
E. Vigneault	15 00	
Wayagamack Pulp and Paper Co	15 00	
		21,432 99
Par grand-livre des particuliers et des compagnies—		
Grand Trunk Pacific Ry		0 33

Canadian Allis-Chalmers, Ltd	20 00	
Canadian Oil Companies	180 00	
Copp Stove Co	5 00	
Chesapeake & Ohio Ry	0 99	
Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific Ry	6 47	
Chicago, Milwaukee & Puget Sound Ry	13 14	
Colorado & Southern Ry	2 48	
Central R.R. of New Jersey	20 83	
Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Ry	2 97	
Ministère de la milice et de la défence	4,652 92	
Duluth, Winnipeg & Pacific Ry	10 50	
Delaware, Lackawanna & Western Ry	28 06	
Delaware & Hudson Co	30 89	
Dominion of Canada Guarantee & Accident Insurance Co	2 50	
J. N. Ducharme & Sons	68 32	
Detroit, Toledo & Ironton Ry	3 02	
Denver & Rio Grande Ry	0 46	
Erie R.R.	27 55	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia Ry	2,288 60	
El Paso Southwestern Ry	1 57	
Fraser Lumber Co	72 80	
E. F. & G. E. Fauquier	124 89	
Fruit Growers Express	0 42	
Fort William Coal Dock Co	1,191 01	
Fort Dodge, Des Moines & Southern Ry	1 82	
Grand Trunk Ry	3,723 15	
Grand Trunk Pacific Ry	798,541 01	
Greater Winnipeg Water District	301 51	
Great Northern Railway System	85 76	
Jos. Goulet	28 12	
Gilmore & Pittsburg Ry	0 42	
Greer Bros. & Co	146 65	
Georgia Southern & Florida Ry	1 55	
Hocking Valley Ry	16 45	
Intercolonial Ry	10,860 04	
Imperial Oil Co	5,360 27	
Illinois Central Ry	26 71	
Kansas City Southern Ry	0 32	
Lehigh Valley Ry	38 90	
Louisville & Nashville Ry	14 53	
Lehigh & New England Ry	7 14	
Louisiana & North West Ry	2 53	
D. J. Léger	13 65	
Mechanics Supply Co	0 88	
Minneapolis, St. Paul & S. S. Marie Ry	2 16	
Michigan Central Ry	26 88	
Mobile & Ohio Ry	1 80	
A reporter	831,227 30	1,261,164 75

Par grand-livre des loyers—		
Maxime Albert, *et al*	15 00	
N. A. Gans	6 00	
J. T. Dussault	125 00	
J. J. Jewell	10 00	
E. Parson	10 00	
Canada Railway News Co	20 00	
		186 00
A reporter		2,153,492 37

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Balance générale pour l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
A reporter	831,227 30	1,261,164 75	Report		2,153,492 37
A—Missouri Pacific Ry	7 22				
Maine Central Ry	3 98				
Massey-Harris Co	1 34				
Mount McKay Products Co	606 26				
Minneapolis & St. Louis Ry	9 55				
Missouri, Kansas & Texas Ry	6 14				
Maryland & Pennsylvania Ry	6 36				
McDonald & O'Brien	10 00				
National Transcontinental Ry. Commissaires	11,495 63				
New York Central Ry	110 66				
Northern Pyrites Mine Co	29 00				
Northern Pacific Ry	17 00				
New-York, New Haven & Hartford Ry	46 60				
Northern Navigation Co	120 75				
New York, Susquehanna & Western Ry	1 09				
New York, Chicago & St. Louis Ry	2 93				
Nashville, Chattanooga & St. Louis Ry	6 01				
Norfolk & Western Ry	4 35				
New Orleans Great Northern Ry	0 29				
Norfolk & Southern Ry	2 06				
New Orleand, Texas & Mexico	3 77				
O'Brien, Fowler & McDougall Bros	309 28				
Ministère des Postes	1,784 16				
Station Parent	157 00				
N. M. Patterson & Co	10 00				
Père Marquette Ry	78 89				
Pennsylvania R.R	64 65				
Pittsburg & Lake Erie Ry	8 78				
Peerless Tank Line	20 69				
Pullman Co	340 79				
Philadelphia & Reading Ry	48 05				
Pennslyvania Co	39 72				
Pittsburg, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry	36 24				
Pacific Fruit Express	2 90				
Polar Refrigerator Line	19 48				
Pigeon River Lumber Co	27 84				
Piedmont & Northern Ry	2 16				
Pittsburg, McKeesport & Yough Ry	0 12				
Quebec Central Ry	0 90				
Quebec & Lake St. John Ry	5 55				
Quebec, Montreal & Southern Ry	1 85				
R. S. Richardson	22 95				
Rock Lake Lumber Co	317 01				

Rutland R.R.	13 58				
Roberts & Schaefer Co.	276 30				
Sayre & Holly Lumber Co.	24 45				
St. Maurice Construction Co.	827 95				
Seabord Air Line	1 31				
St. Louis & San Francisco Ry.	17 63				
Southern Pacific Ry.	25 89				
St. Lawrence Bridge Co.	460 63				
Steel Co. of Canada	13 12				
Sharp Construction Co.	2 47				
Estate Geo. Sharpe	164 76				
St. Anthony Mine	80 00				
Southern Indiana Ry.	3 29				
San Pedro, Los Angeles & Salt Lake Ry.	1 86				
Swift Refrigerator Line	0 69				
San Antonio & Arkansas Pass Ry.	1 76				
Southern Ry.	6 73				
Sandy Valley & Elkhorn Ry.	2 70				
Timiskaming & Northern Ontario Ry	509 75				
Toronto, Hamilton & Buffalo Ry.	2 26				
Transcona Shell Co.	24,665 75				
Texas & Pacific Ry.	1 18				
Toledo, Peoria & Western Ry.	2 16				
Toledo & Ohio Central Ry.	2 04				
Transit Co.	43 14				
Van Buren Bridge Co.	18 08				
Union Pacific Ry.	5 37				
Union Terminal Co.	44 23				
Union Tank Line	1 00				
Union R.R.	1 85				
Vandalia R.R.	17 32				
Vicksburg, Shreveport & Pacific Ry.	1 53				
Western Union Telegraph Co.	44 72				
Wabash R.R.	5 34				
W. B. Way	47 30				
Robert Wilson	27 15				
Western Terminal Elevator Co.	54 94				
Wheeling & Lake Erie Ry.	2 40				
Western Shell Committee	190 25				
		874,630 18			
A grand-livre des particuliers et des compagnies—					
Ventes au comptant		102 71			
A grand-livre du trafic—					
Ministère de la Milice et de la Défense	14,161 65				
Delaware & Hudson Ry.	15 50				
Grand Trunk Ry.	65 58				
A report	14,242 73	2,135,897 64	A reporter		2,153,492 37

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Balance général pour l'exercice terminé le 31 mars 1916—*Fin.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
A Report	14,242 73	2,135,897 64	Report		2,153,492 37
A Grand Trunk Pacific Ry	7 50				
Temiskaming & Northern Ontario Ry	35 51				
		14,285 74			
A grand-livre des loyers—					
G. W. Gilmore	10 00				
Ministère des Travaux publics, Ottawa	2 00				
W. A. Cowan	45 00				
Wayagamack Pulp & Paper Co	10 00				
Neil C. Jensen	10 00				
Brown Corporation	10 00				
Belg-Canadian Pulp & Paper Co	10 00				
J. N. Ducharme & Fils	78 78				
R. Bouchard	10 00				
L. Cyriac D'Aigle	1 00				
Perie Skenerily	10 00				
Seaman, Kent Co., Ltd	100 00				
Kaministiquia Power Co	1 00				
Imperial Oil Co	528 15				
Fort William Coal Dock Co	482 66				
Major E. R. Wayland	7 00				
J. Johnson	1 00				
Board of School Trustees, Raith, Ont	2 00				
B. P. Kent	15 00				
Chas. Carlgren	10 00				
F. Edwards	26 80				
Crossing Lumber Co	15 60				
G. E. Farlinger	381 00				
Gregory & Cooper	10 00				
F. Belyea	10 00				
E. F. Brison	10 00				
F. G. Jackson	10 00				
Fred Hamilton	20 00				
G. E. Farlinger	30 00				
M. McKinnon	20 00				
J. H. Atkinson et H. H. Cooper	10 00				
J. H. Skellam	10 00				
W. Bonnin	40 00				
W. Scroggie	10 00				
J. E. Lambert	10 00				
A. Keefe	20 00				
J. H. Johnson	10 00				
Léonidas Boisvert	1 00				
Kaministiquia Power Co	1 00				

Mount McKay Products Co.	10 00			
Rock Lake Lumber Co.	110 00			
Northern Pyrites Co.	25 00			
Pierre Blier	10 00			
Allan Line Steamship Co.	165 00			
		2,308 99		
Par avances—				
George Ackman		1,000 00		
		2,153,492 37		2,153,492 37

E. & O. E., Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Bilan général pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
A solde au 31 mars 1915		65,183 55	Par émissions dur. l'exer. terminé le 31 mars 1916.	1,186,266 00	
Achats durant l'exercice terminé le 31 mars 1916.	1,681,537 87		Ventes de matériel, combustible, etc.	384,582 92	
Charges des autres départements	331,533 23				1,570,848 92
Journaliers	4,518 92		BALANCE—		
Bordereaux de paies	6,925 59		Matériel ordinaire y compris le combustible.	462,948 92	
		2,024,515 61	Matériel de voie et de pont	55,901 32	
					518,850 24
		2,089,699 16			2,089,699 16

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

Compte du revenu pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.
A balance en main au 1er avril 1915		Nil.	Par sommes déposées au crédit de l'honorable Receveur-général du Canada au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1916.	6,753,579 27
Montants reçus au cours de l'exercice et crédités comme suit:—				
Chefs de gare	5,328,913 25			
Grand-livre du traffic	612,917 24			
Grand-livre pour les particuliers et les compagnies	237,985 78			
Grand-livre du service des wagons				
Grand-livre des loyers	1,078 00			
Grand-livre principal	572,685 00			
		6,753,579 27		
		6,753,579 27		6,753,579 27

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

TABLEAU des moyennes pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Longueur du chemin de fer en milles		2,009·12
Nombre de milles parcourus par les locomotives		2,711,429
Nombre total de milles parcourus par les trains		2,286,109
Nombre total de milles parcourus par les wagons		47,679,538
Proportion des recettes aux recettes brutes—		
Revenus tirés des transports	Pour cent.	98·26
" " exploitations autres que les transports	"	1·74
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars.	1,870·66
" " " parcouru par locomotive	"	1·39
" " " " train	"	1·64
" " .. " wagon	Cents.	7·88
Proportion des dépenses aux recettes brutes—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Pour cent.	30·14
" du matériel	"	15·25
Dépenses du trafic	"	1·87
" du transport	"	53·34
Opérations diverses	"	0·11
Dépenses générales	"	1·91
Dépenses par mille parcouru par train—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Cents.	49·55
" du matériel	"	25·23
Dépenses du trafic	"	3·08
" du transport	"	87·68
Opérations diverses	"	0·19
Dépenses générales	"	3·14
		168·87
Dépenses par mille de chemins de fer—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Dollars.	563·79
" du matériel	"	287·10
Dépenses du trafic	"	34·99
" du transport	"	997·74
Opérations diverses	"	2·14
Dépenses générales	"	35·74
		$ 1,921 50
		$ cts.
Réparations des locomotives et des wagons, par locomotive et par wagon—		
Locomotives, 102		2,922 54
Wagons à voyageurs, 56		860 96
Wagons à marchandises, 1,549		103 44

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. & O. E., MONCTON, N.-B.

Chemin de fer Transcontinental National—Tableau des recettes

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Dépêches et messageries	Total.	Moins loyers, etc.	Recettes nettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1915.						
Avril...........	4,836 99	27,912 67	62 12	32,811 78	8,974 68	23,837 10
Mai............	4,349 11	23,627 88	200 25	28,177 24	5,928 00	22,249 24
*Mai et juin....	26,464 80	209,567 75	4,411 45	240,444 00	....	240,444 00
Juin..	13,605 65	42,040 31	471 98	56,117 94	6,242 60	49,875 34
Juillet..........	28,612 81	129,999 97	3,553 78	162,166 56	6,627 05	155,539 51
Août...........	45,586 55	175,342 70	6,967 39	227,896 64	14,827 69	213,068 95
Septembre.....	87,799 55	282,557 24	7,572 78	377,929 57	55,236 10	322,693 47
Octobre........	57,183 78	650,887 70	9,177 65	717,249 13	35,239 21	682,009 92
Novembre.....	59,513 80	639,272 15	14,137 57	712,923 52	126,527 65	586,395 87
Décembre......	51,500 73	634,222 43	47,846 06	733,569 22	102,515 51	631,053 71
1916.						
Janvier	23,823 89	325,005 93	22,363 73	371,193 55	75,982 59	295,210 96
Février.........	47,533 24	271,889 54	6,217 51	325,640 29	76,414 27	249,226 02
Mars...........	22,298 71	363,949 63	20,743 68	406,992 02	120,208 72	286,783 30
1915-16.........	473,109 61	3,776,275 90	143,725 95	4,393,111 46	634,724 07	3,758,387 39
1914-15.........	20,779 86	166,797 37	747 87	188,325 10	46,013 45	142,311 65

*Winnipeg à Westfort exploité par le Grand-Tronc-Pacifique comme agent pour le gouvernement canadien.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Tableau des marchandises.

Mois.	D'une gare à l'autre.		Parcours entier.		Total.	
	Tonnes.	Nombre de milles.	Tonnes.	Nombre de milles.	Tonnes.	Nombre de milles.
1915.						
Avril	12,860	1,157,710	10,828	1,318,361	23,688	2,476,078
Mai	8,698	782,242	10,404	1,179,626	19,102	1,961,860
*Mai et juin	40,127	5,897,240	40,318	5,912,050	80,535	11,809,291
Juin	21,718	1,632,940	12,335	1,192,756	34,053	2,825,696
Juillet	42,768	8,750,132	25,319	6,677,386	68,087	15,427,518
Août	56,895	10,863,596	25,522	7,270,354	82,417	18,133,950
Septembre	56,862	17,278,244	69,775	27,127,908	126,637	44,406,151
Octobre	75,525	18,811,781	286,741	119,041,480	362,266	137,853,262
Novembre	74,418	21,426,109	299,424	127,364,057	373,842	148,790,166
Décembre	73,464	21,460,448	279,330	116,323,168	352,794	137,783,616
1916.						
Janvier	49,237	13,994,399	98,120	40,397,998	147,357	54,392,397
Février	62,347	19,955,780	82,708	37,779,615	145,055	57,735,395
Mars	44,766	14,615,816	123,880	66,200,370	168,646	80,816,186
1915-16	619,775	156,626,437	1,364,704	557,785,129	1,984,479	714,411,566
1914-15	95,509	8,285,732	69,889	8,082,951	165,398	16,368,683

* Winnipeg à Westfort exploité par le Grand Trunk Pacific comme agent du gouvernement canadien.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Tableau des voyageurs.

Mois.	D'une gare à l'autre.		Parcours entier.		Total.	
	Nombre de voyageurs.	Milles parcourus.	Nombre de voyageurs.	Milles parcourus.	Nombre de voyageurs.	Milles parcourus.
1915.						
Avril	3,554	180,325	563	21,222	4,117	201,547
Mai	3,719	186,457	535	31,186	4,254	217,643
Mai et juin	37,328	1,033,354	....	....	37,328	1,033,354
Juin	6,420	1,364,918	1,156	92,601	7,576	457,519
Juillet	26,265	971,778	5,145	627,792	31,410	1,599,570
Août	24,399	1,549,097	4,392	1,249,407	28,791	2,798,504
Septembre	29,522	909,949	10,560	6,525,338	40,082	7,435,287
Octobre	27,146	824,333	4,520	1,579,717	31,666	2,404,050
Novembre	31,900	761,170	4,503	2,013,884	36,403	2,775,054
Décembre	38,270	780,149	3,610	1,519,057	41,880	2,299,206
1916.						
Janvier	23,204	686,645	1,809	358,816	25,013	1,045,461
Février	69,406	672,646	6,563	1,927,737	75,969	2,600,383
Mars	35,693	536,658	1,623	594,734	37,316	1,131,392
1915-16	356,826	9,457,479	44,979	16,541,491	401,805	25,998,970
1914-15	19,350	866,823	3,153	237,759	22,503	924,582

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Tableau comparatif des principales marchandises productrices de revenus transportées sur le chemin de fer Transcontinental National pendant les exercices terminés le 31 mars 1914, 1915, 1915-16.

	1914–15.	1915–16.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture—		
Grain	1,036	1,086,917
Farine	1,585	13,001
Autres produits des meuneries	484	4,550
Foin	2,162	8,069
Tabac	2	763
Coton	20	821
Pommes de terre	5,818	7,018
Fruits et légumes	2	6,891
Autres produits agricoles	....	3,202
Produits des animaux—		
Porcs et chevaux	181	4,159
Moutons et bestiaux	76	2,437
Viandes préparées	41	1,802
Volailles et gibier	1	75
Peaux et cuir	10	1,694
Poisson	60	2,958
Autres produits des animaux	15	627
Produits des fabriques de conserves	18	2,505
Produits des mines—		
Charbon et coke	23,960	278,531
Minerai	....	98,580
Sable et pierre, etc	297	3,713
Sel	109	5,805
Phosphate	460	1,155
Autres produits des mines	19	1,279
Produits des Forêts—		
Bois de construction	30,140	119,588
Ecorce	153	1,132
Bois de corde	40	13,690
Bois de pulpe	73,086	86,615
Bardeaux	1,226	2,871
Autres produits des forêts	8,511	17,156
Manufactures—		
Huiles	293	22,546
Sucre	452	5,571
Rails en fer et en acier	57	24,347
Fer, en gueuse et en loupe	4	3,676
Autres fontes et machines	1,285	20,914
Métaux en barres et en feuilles	101	1,707
Brique, chaux et ciment	638	8,029
Instruments aratoires	13	6,426
Fourgons et outils	27	3,465
Vins, liqueurs, etc	87	4,601
Articles de ménages et meubles	141	5,970
Articles d'immigrants	11	935
Divers	12,777	98,688
Total	165,398	1,984,479

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Tableau des recettes et des dépenses par division, pour l'exercice terminé le 31 mars 1916.

Sommaire.	5e division.			1re division.		
	Voyageurs.	Marchandises.	Total.	Voyageurs.	Marchandises.	Total.
Distance en milles parcourus par les trains	94,845	219,615	314,460	81,427	144,842	226,269
" " " locomotives	99,650	237,941	337,591	88,963	184,791	273,754
Milles en termes de grosses tonnes	20,816,306	106,258,606	127,074,912	20,876,711	71,555,679	92,432,390
Voyageurs et tonnes de marchandises transportés sur un parc. d'un mille	3,095,823	28,639,557	......	3,245,030	22,134,770	......
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Recettes—						
Voyageurs	56,601 43	......	56,601 43	80,028 56	......	80,028 56
Marchandises	......	257,497 09	257,497 09	......	150,293 24	150,293 24
Courrier et messageries	6,050 60	......	6,050 60	7,695 91	......	7,695 91
Divers	— 16,328 30	— 37,810 63	— 54,138 93	— 12,379 21	— 22,017 05	— 34,396 26
Revenu total	46,323 73	219 686 46	266,010 19	75,345 26	128,276 19	203,621 45
Revenu du mille par train	0 49	1 00	0 85	0 93	0 89	0 90
" " locomotive	0 46	0 92	0 79	0 85	0 70	0 74
Revenu d'une grosse tonne pour chaque 1,000 milles	2 23	2 07	2 09	3 61	1 79	2 20
Revenu du mille par tonne de marchandises et voyageurs..(par cent)	1·50	0·77	......	2·32	0·58	......
Surplus	......	......	......	......	......	......
Dépenses—						
Entretien de la voie et des constructions	65,275 84	151,155 99	216,431 83	84,157 80	149,678 82	233,836 62
Entretien du matériel	26,550 59	66,239 87	92,790 46	26,153 75	47,445 69	73,599 44
Dépenses de trafic	3,340 68	7,735 84	11,076 52	3,704 11	6,587 93	10,292 04
Service de gare	4,325 95	10,017 37	14,343 32	8,617 10	15,325 94	23,943 04
" cours	545 15	4,906 39	5,451 54	2,568 59	23,117 36	25,685 95
" locomotives-voies	38,423 30	91,736 92	130,160 22	43,937 19	91,254 17	135,191 36
" trains	13,045 61	30,209 05	43,254 66	12,572 76	22,361 27	34,934 03
Autres dépenses de transport	5,928 95	15,187 69	21,116 64	15,037 22	40,518 47	55,555 69
Total des dépenses de transport	62,268 96	152,057 42	214,326 38	82,732 96	192,577 21	275,310 07
Opérations diverses	......	......	......	4 50	......	4 50
Dépenses générales	3,551 40	8,223 80	11,775 20	2,789 85	4,961 90	7,751 75
Total des dépenses d'exploitation	160,987 47	385,412 92	546,400 39	199,542 87	401,251 55	600,794 42
Coût par mille pour chaque train	1 70	1 75	1 74	2 45	2 77	2 66
" " locomotive	1 62	1 62	1 62	2 24	2 17	2 19
Coût par 1,000 milles pour chaque grosse tonne	7 73	3 63	4 30	9 56	5 61	6 50
Coût du mille par tonne de marchandises et voyageurs (par cent)	5·20	1·35	......	6·15	1·81	......
Déficit	114,663 74	165,726 46	280,390 20	124,197 61	272,975 36	397,172 97

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Tableau de recettes et d'exploitation par districts pour l'année terminée le 31 mars 1916.

Sommaire.	2e district.			3e district.			Total des districts.		
	Voyageurs.	March.	Total.	Voyageurs.	March.	Total.	Voyageurs.	March.	Total.
Nombre de milles parcourus par les trains	158,979	396,633	555,612	129,830	1,059,938	1,189,768	465,081	1,821,028	2,286,109
" " " locomotives	166,528	449,017	615,545	161,825	1,322,714	1,484,539	516,966	2,194,463	2,711,429
Nomb. de milles sur lesq. on a transp. une gr. t.	68,316,872	310,253,976	378,570,848	63,220,292	1,267,572,767	1,330,793,059	173,230,181	1,755,641,028	1,928,871,209
Voyageurs et tonnes de march. transp. un mille	10,751,329	90,929,732	....	8,906,788	583,295,307	....	25,998,970	724,999,366	....
Recettes—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	170,327 14	....	170,327 14	166,152 48	....	166,152 48	473,109 61	....	473,109 61
Marchandises	....	492,967 84	492,967 84	....	2,875,517 73	2,875,517 73	....	3,776,275 90	3,776,275 90
Malles et messageries	14,000 54	....	14,000 54	11,050 58	....	11,058 58	38,797 63	....	38,797 63
Divers	− 43,245 09	−107,908 66	−151,153 75	− 31,650 65	−258,456 16	−290,106 81	−103,603 25	−426,192 50	−529,795 75
Recettes totales	141,082 59	385,059 18	526,141 77	145,552 41	2,617,061 57	2,762,613 98	408,303 99	3,350,083 40	3,758,387 39
Recettes par train mille	0 89	0 97	0 95	1 12	2 47	2 32	0 88	1 84	1 64
Recettes pour chaque mille parc. p. une locomot.	0 85	0 86	0 85	0 90	1 98	1 86	0 79	1 53	1 39
Rec. p. ch. mille sur leq. on a tr. 1,000 gr. tonnes.	2 07	1 24	1 39	2 30	2 06	2 08	2 36	1 91	1 95
Recettes pour chaque voyageur et tonne de marchandises transporté un mille (cents)	1 31	0 42	....	1 63	0 45	....	1 57	0 46	....
Surplus	....	....	....	....	953,289 46	903,454 15	....	288,182 75	....
Frais d'exploitation—									
Entretien de la voie et des constructions	70,152 91	175,051 24	245,204 15	47,703 13	389,539 10	437,242 23	267,289 68	865,425 15	1,132,714 83
Entretien du matériel	44,608 49	103,857 59	148,466 08	29,795 45	232,169 64	261,965 09	127,108 28	449,712 79	576,821 07
Dépenses du trafic	7,813 46	19,496 78	27,310 24	2,359 35	19,266 21	21,625 56	17,217 60	53,086 76	70,304 36
Service de gare	6,161 74	15,375 26	21,537 00	7,779 59	63,527 42	71,307 01	26,884 38	104,245 99	131,1 3037
Service de parc	1,080 65	9,725 82	10,806 47	8,682 01	164,958 15	173,640 16	12,876 40	202,707 72	215,584 12
Service de locomotive (sur la route)	75,374 99	203,275 61	278,650 60	64,739 88	533,301 56	598,041 44	222,475 36	919,568 26	1,142,043 62
Service de train	22,074 86	55,082 99	77,157 85	18,579 94	151,721 99	170,301 93	66,273 17	259,375 30	325,648 47
Autres frais de transport	8,150 15	17,595 12	25,745 27	10,059 94	77,701 04	87,760 98	39,176 26	151,002 32	190 178 58
Total des frais de transport	112,842 39	301,054 80	413,897 19	109,841 36	991,210 16	1,101,051 52	367,685 57	1,636,899 59	2,004,585 16
Diverses opérations	2,472 82	....	2,472 82	1,820 27	....	1,820 27	4,297 59	....	4,297 59
Dépenses générales	4,819 97	12,003 66	16,823 63	3,868 16	31,587 00	35,455 16	15,029 38	56,771 36	71,805 74
Total des frais d'exploitation	242,710 04	611,464 07	854,174 11	195,387 72	1,663,772 11	1,859,159 83	798,628 10	3,061,900 65	3,860,528 75
Déboursé pour chaque mille parc. par un train	1 53	1 54	1 54	1 50	1 57	1 56	1 72	1 68	1 69
" " par une locomotive.	1 46	1 36	1 39	1 21	1 26	1 25	1 54	1 40	1 42
Recettes p. ch. mille lequel on a tr. 1,000 gr. ton.	3 55	1 97	2 26	3 10	1 31	1 40	4 61	1 74	2 00
Déboursé pour chaque voyageur et tonne de marchandises transporté un mille (cents)	2·26	0·67	....	2·19	0·29	....	3·07	0·42	....
Déficit	101,627 45	226,404 89	328,032 34	49,835 31	....	....	390,324 11	....	102,141 36

MONCTON, N.-B., 20 juillet 1916.

S. L. SHANNON, *chef de la comptabilité et trésorier.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Etat des accidents

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1915							
1er avril.	13·50	....	....	....	....	....	Morisette, voie d'évitem. de St-Jean.
1er "	11.30	Loc. lég....	Loc. lég....	A. J. Harned......	G. H. Brown.....	2629	
2 "	4.49	10	Voyageurs..	H. Baker.........	A. M. Steeves.....	440	Sackville..........
7 "	14.15	Spécial......	De march..	A. J. McDonald...	J. Gazley.........	151	Maccan............
8 "	19.40	1	Voyageurs..	J. W. Coles.......	Jas. Moody.......	640	Sussex, N.-B........
10 "	12.58	33	" ..	W. A. Mitchell....	....	....	Lévis, P.Q..........
12 "	9.30	55	" ..	A. Mahoney......	J. B. Champion...	105	Stellarton..........
13 "	7.20	Suppl.......	De march..	C. E. Brown......	E. Burke.........	149	Bedford............
16 "	15.58	Militaire ...	Spécial......	J. N. Bernier......	H. Toohey........	119	Aston Jct..........
19 "	10.31	33	Voyageurs..	G. Walker........	A. Franck........	156	Ste-Louise..........
21 "	19.30	....	....	....	....	....	St-Anselme.........
23 "	......	44	....	J. Wilson.........	E. Lacombe......	136	A l'est du Bic......
26 "	......	....	....	....	....	....	Eel River...........
29 "	17.30	Suppl.......	De march..	D. Hanson........	R. Miles..........	....	Centreville..........
1er mai..	9.45	145	Voyageurs..	M. Verville.......	M. Houston......	619	St-Hyacinthe.......
11 "	8.15	....	....	....	....	....	Parc de Moncton ...
15 "	4.45	33	Voyageurs..	J. A. Hughes......	....	407	Brentwood..........
29 "	8.48	9	" ..	J. Buchanan.......	J. McLellan......	426	Richmond..........
31 "	11.30	....	De garage..	E. J. Abell........	H. Cameron......	806	Moncton............
1er juin..	11.30	....	....	....	Geo. Milne........	636	St-Jean, N.-B.......
16 "	8.32	200	Voyageurs..	L. E. Proulx......	J. Toohey.........	409	St-Hyacinthe.......
17 "	......	....	....	....	....	....	Antigonish..........
18 "	5.20	Militaire...	Spécial......	G. Henderson....	T. Eagles.........	404	Petitcodiac.........
22 "	9.35	39	De march..	J. Harvey........	W. Ingram........	266	Nelson Jct..........
25 "	......	....	....	....	J. Stewart........	445	Moncton............
29 "	14.00	....	....	G. L. Nixon......	E. Doyle.........	1091	Pte Du Chêne.......
29 "	5.10	Suppl.......	....	O. Samson........	W. Blanchette....	139	Aston Jct..........
29 mai ..	......	....	....	....	....	....	North Sydney.......
3 juillet.	8.20	De march..	Spécial......	E. Matatall.......	F. Hamilton......	603	Waverly............
5 "	......	....	....	....	....	....	Matapedia..........
5 "	4.00	....	....	....	....	....	New-Glasgow.......
6 "	8.30	....	De garage..	W. Hunter........	E. Stirling........	1177	St-Jean, N.-B.......
9 "	8.05	....	....	J. Drake..........	M. Schurman.....	839	Halifax, N.-E.......
10 "	4.37	9	Voyageurs..	W. L. Broad......	W. H. Anderson...	404	Sussex.............
13 "	24.00	12	De march..	W. H. Wilbur.....	T. Townsend......	104	Penobsquis.........
16 "	......	33	Voyageurs..	....	....	....	Hadlow.............
18 "	8.50	199	" ..	A. Dionne........	J. Gilker..........	444	Près de Val Brilliant.

survenus au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
D. Gamache....	Employé...	Déchargeant des rails..............	Pieds écrasé.	
Alex. Adams....	Ni l'un ni l'autre.	Se tenait près de la voie, frappé par la locomotive.	Blessures légères.	
Sam'l. Ison......	Passant sans permission.	Voyageant sans payer, tomba entre les wagons.	Figure égratignée.	
Fred. Purdy.....	Ni l'un ni l'autre.	Voyageant sans payer, tomba sous les wagons.	Décès..................	Ch. de fer exonoré.
Wm. Ashe.......	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par une locomotive en traversant la voie.	Décès....................	Ch. de fer exonoré.
John Daley......	Woyageur ..	Ivre, tomba du train	Dos, hanche et jambe cont.	
J. B. Champion.	Employé...	Frappé à la tête par un morceau de charbon tombé du tender.	Coupure à la tête.	
Geo. Griswold...	Ni l'un ni l'autre.	Se tenait sur la voie, frappé par un train.	Décès....................	Ch. de fer exonoré.
L. Orr...........	Voyageur—Soldat.	Tombé du train..................	Blessures légères.	
Ernest Bérubé...	Voyageur...	Sauté en bas d'un train en mouvem.	Blessures graves.	
W. U. Appleton / A. D. Porter.. / C. Stuart.......	Employés. .	Frappèrent un train arrêté avec un wagonnet automobile.	Blessures légères.	
Henri Beaulieu..	Ni l'un ni l'autre.	Marchait probablement sur la voie, frappé par un train.	Décès....................	Ch. de fer exonoré.
J. Stephenson....	Conducteur.	Déchargeant de la marchandise...	S'est fait mal au dos.	
W. Markey......	Employé...	Debout sur le dessus des wagons, frappé par un fil électrique.	Coupures à la tempe et au nez.	
Jos. Champoux..	Employé...	Jeté à bas d'un train par un mât sémaphorique bas.	Blessure à la jambe gauche	
Geo. Downing...	Employé...	Ecrasé par un train dont il faisait l'inspection.	Décès..................	Ch. de fer exonoré.
J. Cormier.......	Employé...	Jeté par terre seulement...........	Blessures légères.	
Marg't. Milligan.	Voyageuse..	On croit qu'elle a sauté par une fenêtre.	Décès....................	Ch. de fer exonoré.
R. B. Schurman	Voyageur...	Debout sur la plateforme, jeté à bas du train par le mouvement.	Contusions et coupures au coup et à l'épaule.	
F. M. Barnes....	Employé...	Tombé du toit d'un wagon fermé..	Fracture du bras droit.	
Geo. Milne.......	Employé...	Glissa et tomba en descendant de la locomotive.	Entorse à la cheville.	
Hormidas Quévillon.	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un train................	Décès....................	Ch. de fer exonoré.
Eusebe Turcotte	"	"	"	"
John Benoit.....	Employé...	Tombé à bas d'un wagon en chargeant de la planche.	Coupures à la figure, blessures à la jambe et au br.	
H. Homan......	Soldat vgr .	Mains en-dehors d. fenêtres vinr. en cont. avec d. w. sur aut. voie.	Contusions aux mains.	
C. Karalika....	"			
Wm. Young.....	Employé...	Frappé par un train pendant qu'il voyageait sur un wagonnet.	Décès....................	Ch. de fer exonoré.
J. Mahoney......	Employé...	Pris entre une porte et une locom..	Blessures légères.	
Annie Brydges...	Ni l'un ni l'autre.	Jouait sur des wagons, écrasée par le train.	Décès....................	Ch. de fer exonoré.
J. St. Laurent....	Employé...	Glissa en montant sur la locomotive.	Contusion à la jambe droite.	
Walter Long.....	Ni l'un ni l'autre.	Glissa et tomba entre la remise à marchandise et un wagon.	Fracture de la rotule.	
E. Matatall......	Employé...	Fourgon de queue et wagons déraillés............................	Brûlures graves.	
E. Burke........	Employé...		Blessures légères.	
E. Langis........	Employé...	Colis tombé sur le pied...........	Pied écrasé.	
A. M. Reid......	Employé...	Tombé à bas d'un wagon en déchargeant du bois.	Fracture du poignet et blessures à la hanche.	
Geo. F. Wetmore	Serrefrein ..	En accouplant des wagons.........	Doigt écrasé.	
James Ryan.....	Employé...	Dépl. de fer à bord d'un w., pied p.	Pied écrasé.	
Frank Drake....	Ni l'un ni l'.	Voy. sans payer, tombé en bas d. w.	Jambe gauche coupée.	
(Inconnu)........	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive alors qu'il était assis sur la voie.	Décès....................	Pas d'enquête.
John M. Brown..	Soldat vgr..	Tombé à bas d'un train...........	Blessures au dos.	
Sylvas Sysvan..	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un train alors qu'il était à bord d'un tramway.	Décès....................	Ch. de fer exonoré.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Etat des accidents survenus

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1915 20 juillet.	3.30	De construction.	Supplém....	C. Audet.........	J. Young.........	320	Moffatts............
24 "	5.30	....	....	....	....	834	Mont Joli..........
26 "	......	....	....	....	....	....	Near Sully (C.T.N)
30 "	11.30	"	"	N. Morton.........	M. Wortman......	11	Barnaby River.
30 "	5.25	33	Voyageurs..	W. A. Mitchell....	W. E. Turner.....	452	Ste-Madeleine.
2 août..	5.30	....	De garage..	W. Pettipas........	D. A. Stewart....	1088	New-Glasgow.......
7 "	9.30	....	Spécial......	J. Russell.........	R. E. Linden.....	38	Barnaby River.
8 "	14.00	....	....	....	....	....	Thorburn...........
10 "	3.15	200	Voyageurs..	D. Jamieson......	C. Chapman......	269	Canaan.............
13 "	1·50	200	" ..	W. Crockett......	J. Stewart........	445	Newcastle..........
18 "	......	....	....	....	....	....	Sacré-Coeur.........
18 "	10.00	175	Marchand..	W. W. Gordon....	....	122	Harbor Au Bouche.
22 "	......	39	Acco.	J. Card...........	L. Gilker.........	46	Eel River...........
28 "	5.50	200	Voyageurs..	W. Hopper.........	J. D. McDonald..	454	A bord du train. ...
24 "	6.55	133	" ..	W. L. Broad......	W. Coffee.........	629	Moncton............
3 sept...	7.30	De const....	Supplém....	J. R. Cormier.....	W. S. Lutes.......	77	Amherst, N.-E.....
4 "	7.30	....	Spécial......	H. Boutin.........	G. Lambert......	89	Daveluyville.
9 "	7.15	76	Marchand..	....	Gallan............	842	Campbellton........
10 "	2.28	64	Voyageurs..	C. D. Phillips.....	J. Hessian........	1087	Bedford............
14 "	9.15	Spécial......	" ..	J. Halliday.......	E. McKenzie......	211	Hilden...............
15 "	5.30	De const. ..	Supplém....	M. Wrynn.........	F. Hicks..........	1025	Sackville...........
15 "	4.13	" ..	" ..	V. Gendron.......	Jos. Filion........	94	St-Eugène..........
15 "	4.13	March......	" ..	W. St. Pierre......	J. Bruce..........	643	St-Eugène..........
21 "	8·10	34	Voyageurs..	W. Ferguson......	G. Anderson......	447	Parc de Moncton...
22 "	5.20	....	Loc. lég....	....	H. Lynds.........	420	Parc de Truro......
23 "	8.45	....	March. int.	D. Jamieson......	....	....	Voie d'évitement de Russell...........
25 "	7.10	2	Mixte......	D. R. Hanson.....	P. Ivory..........	1015	Chemin Avondale..
27 "	7.28	199	Voyageurs..	A. Bégin..........	E. B. Price.......	444	Assametequaghan...
29 "	4.50	....	Supplém....	A. Boutin.........	E. Mitchell.......	97	Ste-Rosalie Jonction
3oct....	8.30	....	Loc. lég....	J. Hefler..........	C. Moxon.........	839	Halifax.............
10 "	3.30	....	Supplém....	M. McDonald.....	A. Phinney.......	203	Amherst............
10 "	11.30	74	Marchand..	H. LeBel.........	P. Michaud.......	283	Isle Verte..........
14 "	5.00	34	Voyageurs..	M. Thompson....	J. Stewart........	445	Beaver Brook.......
19 "	10.56	1	" ..	T. Guinan........	H. McDonald.....	627	Greenville..........
24 "	5.30	De march..	Supplém....	D. Hanson........	R. Miles..........	1006	West Derby Jct.....
25 "	6.20	....	Marchand..	....	....	....	Béloeil..............
27 "	10.30	....	Supplém....	A. Fréchette......	A. Ferguson.......	606	Béloeil.
29 "	1.30	31	Voyageurs..	C. Trueman.......	P. P. Cormier....	8	Pte. du Chêne......
1er nov..	9.05	....	....	....	....	....	Lévis, P.Q..........

au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
James Garnett...	Employé...	Pied pris dans une machine par une locomotive.	Blessures à la cheville.	
Alphonse Dubé..	Employé...	Frappé par un train...............	Coup. à la tête et bles. au c.	
Joseph Nadeau..	Employé...	Jeté à bas d'un wagonnet..........	Blessures légères.	
Frank Lutes.....	Employé...	En réchauffant de l'eau avec le boyau à vapeur.	Main droite ébouillantée.	
Sharres Savard..	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un train en marchant sur la voie.	Décès....................	Ch. de fer exonéré.
W. Pettipas......	Employé...	Pris entre la locomotive et un wagon en les accouplant.	Epaulè écrasée.	
Mme Margaret Quilty.	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un train en traversant la voie.	Décès....................	Pas d'enquête.
Alex. McDonald	Ni l'un ni l'autre.	Essaya d'arrêter un wagon avec des blocs.	Doigts de la main gauche écrasés.	
John Gallagher..	Ni l'un ni l'autre.	Glissa en essayant de monter à bord d'un train.	Orteil coupé et pied écrasé.	
Ernest Miller....	Employé...	Peinturant un pont, frappé par le côté d'un train.	Décès....................	Pas d'enquête.
Ernest Michaud.	Employé...	En chargeant des rails............	Pouce écrasé.	
J. P. Smith......	Employé...	Tombé de dessus le train..........	Fracture de l'anse du cou et de deux côtes.	
Samuel Gervais.	Ni l'un ni l'autre....	Essaya de mont. à b. d'un t. en m.	Cont. à la jamb. et c. à la t.	
Jude Gautreau...	Voyageur...	Fenêtre tombée sur le bras........	Dislocation du coude.	
Otto Crossman..	Employé...	Frap. par une loc. en m. sur la voie.	Choc violent.	
J. McLean.......	Employé...	A bord d'un ch.-n., jet. en deh. la v.	Hanche disloquée.	
Raoul Lord......	Employé...	Tamponnement....................	Jambe droite disloquée, blessures à la tête.	
J. G. Stockford..	Employé...	Frappé par une locomotive de parc.	Blessures légères.	
Mlle A. Rasley..	Voyageuse..	Essaya de monter à bord d'un train en mouvement, tomb. sur la platef.	Blessures au coude et choc.	
Mme Wright.....	Voyageuse..	Tomba à bas d'un train en mouv..	Choc violent.	
A. W. Mitton....	Employé...	En accouplant des wag. sur une c..	Poitrine écrasée.	
L. Genois.......	Employé...	2me n° 147 tamponna un train de marchandises.	Blessures légères.	
Jos. Lussier....	"	" "	" "	
Geo. Zurk.......	Voyageur...	" "	" "	
T. P. Graham...	Employé...	Tomba d'un train en mouvement en ouvrant les portes du vestibule	Décès....................	Pas d'enquête.
Wm. Perrian.....	Ni l'un ni l'autre....	Traversant les voies dans le parc, frappé par une locomotive.	Décès....................	Ch. de fer exonéré.
Robt. Murray...	Voyageur...	Assis sur une chaise dans le fourg. de queue, ch. renv. p. le roul. du t.	Coupures légères à la tête.	
D. Hanson......	Employé...	Chargeant le bagage..............	Blessures au coude.	
William Carr....	Voyageur...	Sauta en bas du train alors qu'on le conduisait à l'asile des aliénés.	Coupure grave à la tête et fracture de deux côtes.	
Emile Forgues...	Employé...	Main droite prise entre le tender et le fourgon.	Contusions.	
L. Baker........	Employé...	Tombé à bas d'un wagon fermé...	Décès....................	Pas d'enquête.
Thos. White.....	Ni l'un ni l'autre.	Essaya de monter à bord d'un train en mouvement et tomba.	Deux pieds coupés.	
Marjorique Dube. / Alphonsine Dubé. / Cyrille Dubé	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture, frappés par un train.	Décès....................	Pas d'enquête.
Wm. R. Robinson.	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un train..............	Décès....................	Ch. de fer exonéré.
H. McDonald...	Employé...	Locomotive déraillée.............	Fracture de la jambe.	
Robert Bernard.	Ni l'un ni l'autre.	Couché sur la voie, frappé par un train.	Décès....................	Ch. de fer exonéré.
Sam Edwards..	Voyageur...	Train tamponné par le 548 supplémentaire G.T.	Blessure légère à l'épaule.	
Armand Dupré..	Ni l'un ni l'autre....	On suppose qu'il s'est traîné sous un train pendant qu'il était ivre.	Jambe gauche écrasée.	
Lorne Trites.....	Employé...	Se tenant la tête en dehors du train, frappé par un objet quelconque.	Coupure à la tête et blessure à la hanche.	
Wm. Henry Dickson.	Eclusier...	Frappé par une grue à charbon en déchargeant du charbon.	Décès....................	Accidentel.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Etat des accidents survenus

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1915 2 nov.	7.12	200	Voyageur..	A Begin	J. Gilker	444	Causapscal
6 "	3.45	34	" ..	J. B. Dubé	L. V. Sheedy	450	Cap St-Ignace
8 "	10.00						New Glasgow
8 "		De march..	Supplém.	R. W. Duff	K. Cool	131	McLean's Siding
8 "	1.45		March. int..	J. R. McManus	J. T. Cain	104	Sussex
12 "	11.30	85		E. Johnson	J. Gazley	148	Springhill Jct.
15 "	1.30	56	Voyageur...	W. F. Kerr	A. Sutherland	103	Stellarton
15 "	3.50		March. int..	J. T. Doyle	M. O'Shaughnessy	50	Gloucester Jct.
16 "	6.30		" ..	E. A. Smith	G. Demille	6	Rothesay
20 "	11.00		De garage..	J. Drake	P. McInnes	828	Halifax, N.-E.
26 "	7.30	Spécial	Voyageur...	A. Fournier	J. Gendron	283	Cap St-Ignace
30 "	9.50			J. H. Bleakney	H. E. Somers	821	Moncton, N.-B.
1 déc.	10.35	302	" ..	J. Cameron	W. A. Jewett	1103	Marysville
5 "	11.15	254		J. Hamilton		2514	Moncton, N.-B.
5 "	9.30		De garage..	W. Belanger	H. Maisey	842	Campbellton
6 "	10.00						Moncton
6 "	4.00	75	Voyageur...	C. Morton		256	Berry Mills
6 "	5.30						St-Jean
11 "	12.50	G.-T.-R. 19.		J. Lambert	F. Doyle	400	St-Romuald
23 "	3.40	Supplém.	De march..	G. A. Bonneau	Kirouac	2509	St-Hilaire
30 "	3.37	1	Voyageur...	H. A. Stitson	R. McWilliams	26	Kensington
31 "	9.30		De garage..	T. Bell	C. McTiernan		Halifax
1916 1er janv.	12.30		Marchand..	L. Orchard	C. Killam	272	Causapscal
3 "	11.46	Supplém.	March. rap.	E. Johnson C. Cochrane	Isnor McGowan Wortman	625 406	Thomson
3 "	6.30		De garage..	R. Welling	J. H. Burns	830	Moncton
5 "	1.12	200	Voyageurs..	A. Begin	J. Gilker	444	Flat Lands
8 "	8.35	83	" ..	J. Coffey	W. Carson	1092	Sackville
8 "	6.45	79	.. ..	A. Calder	T. Wilson	620	Trenton
15 "	10.20	175	De march..	D. McDonald	D. Campbell	70	Sydney, N.-E.
14 "	10.00						Moncton
15 "	9.55	199	Voyageurs..	A. E. Brown	W. Wall	415	Truro, N.-E.
15 "	10.45	76	Marchand...	C. W. Lutes	P. O'Toole	206	Au Nord d'Alton
18 "	9.50		" ..	H. Camire		2503	St-Léonard, jonction
21 "	20.00						Moncton
22 "	6.20	200 5th	Voyageurs..				Elmsdale
22 "	6.15	230	De march..	J. Stephenson	O. Gilker	623	Campbellton
24 "	6.45	6	Voyageurs..	I. N. Hopper	J. Wall	415	Enfield

au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
Mme Léonard Benoit.	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un train..............	Décès..................	Chemin de f. exonoré.
Mlle Irène Simmons.	Voyageuse..	Sauta à bas d'un train en mouvem.	Fracture de la jambe.	
Alex. McDonald.	Employé...	Pouce pris dans une porte de wag..	Pouce écrasé.	
Gilker..........	" ...	Tombé du toit d'un wagon fermé..	Entorse à la chevil. d. pd.	
Angus McDonald.	" ...	Mis le pied sur une traverse en descendant d'une locomotive.......	Entorse à la chevil. d. pd..	
Andrew Carylle.	" ...	En accouplant des wagons.........	L'index de la main droite écrasé.	
Sam'l. Fiefield...	Ni l'un ni l'autre.	Essaya de monter à bord d'un train en mouvement.	Un bras coupé.	
J. T. Doyle......	"	Tombé dans le fourgon de queue..	Coupure à la figure.	
Chas. N. Cook..	Employé...	Pris entre la locomotive et la plateforme.	Blessures graves.	
Hector McKinnon.	Employé...	Tombé du toit d'un wagon........	Blessure au dos.	
Geo. Frigault..	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture, frappé par un train.	Décès..................	Chemin de f. exonoré.
Mme Edgar Methot.	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture, frappé par un train.	Décès.	
A. W. Wright..	Facteur.....	Wagons échappés en mouvement vien. en collis. avec d'aut. wag..	Coupure à la tête.	
Isiah Phillips...	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie, frappé par un train.	Décès..................	Chemin de f. exonoré.
A. Goodwin.....	Employé...	Tombé d'une locomotive..........	Fracture du poignet droit.	
J. A. Gauthier...	" ..	Main prise entre les tiges d'accoup.	Main écrasée.	
H. Kelly........	" ..	Glissa en maniant de la marchand.	Entorse à la chev. du pd..	
Percy Steeves....	" ..	Trouvé blessé le long de la voie...	Pas grave.	
Abraham Tracey	Ni l'un ni l'autre.	Jeté du toit d'un wagon fermé.....	Décès..................	Chemin de f. exonoré.
Olivier Gagnon..	"	March. sur la voie, frap. p. un train.	Coupure à la tête.	
G. A. Bonneau...	Employé...	Train d. l'Int. tamp. un train d. G.-T	Blessures légères.	
Thomas Stewart	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture, frappé par un train.	Coupures peu graves à la tête et à la figure.	
John Cameron..	"	Traversant la voie en voiture, frappé par un train.	Blessures peu graves à l'épaule.	
Frank Bell......	Employé...	Pris entre des wagons.............	Blessures peu graves à l'épaule.	
J. Bérubé........	" ..	Doigt pris dans la bielle-latérale en passant près d'une locomotive.	Doigt amputé.	
E. Johnson....	" ..	Le supplé. n° 625 tamp. le suppl. n° 78	Décès..................	Chemin de f. exonoré.
H. McGowan...	" ..	Le supplé. n° 625 tamp. le suppl. n° 78	Coup. à la figu. et entorse au poignet.	
Chas. McAllister.	" ..	Le supplé. n° 625 tamp. le suppl. n° 78	Entor. grav. à l. chev. d. pd.	
Nelson Main.....	" ..	Ecrasé p. le train en acc. les boyaux.	Décès..................	Pas d'enquê.
Levi Adams.....	Ni l'un ni l'a.	March. sur la voie, frap. p. un train	Blessures graves.	
John Jones.......	Voyageur...	Glissa ou sauta à bas d'un train ...	Coupures graves à la tête..	
Wm. J. Bucksworth.	" ..	Sauta d'un train en mouvement...	Un pied amputé.	
Lea Fogarty.....	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture, frappé par un train................	Bles. peu grav. à main et à la jambe droites.	
James Power....	Employé...	Glissa entre les traverses en huilant la table tournante..........	Contus. graves aux jambes	
Trueman McKay	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture frappé par un train................	Blessures légères au bras..	
S. J. Horton.....	Employé...	Tomba d'un train en mouvement..	Blessures légères.	
Harvey Croteau	" ..	Tomba d'un train en mouvement..	Blessures au pied gauche.	
A. J. Powell.....	" ..	Marchand. tombées sur le pied....	Contusion au pied.	
Ed. Graves......	Cuisinier à bord d'un wag. P.-C.	Renversé en appliq. les freins d'urgence.	Blessures au dos.	
John Savidant..	Ni l'un ni l'autre.	Voyageant à bord d'un train de marchand., tomba sous les wag..	Décès..................	Chemin de f. exonoré.
John Stanford...	Voyageur...	Glissa du marchepied d'un wagon en mouvement.	Jambe fract., blessures au nez et au dos.	

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Etat des accidents survenus

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Nº de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1916 3 fév.	15.00	....	Train à neige	....	....	1016	Riv. du Loup.......
8 "	7.45	....	....	....	....	....	Parc de Moncton....
9 "	5.10	24	Voyageurs..	H. G. Thompson.	G. Cuthbertson...	402	Parc d'Island.......
9 "	......	....	....	....	....	1016	St-Charles Jct.......
11 "	12.45	199	Voyageurs..	A. E. Brown......	W. Gross.........	453	Amherst............
10 "	2.45	....	....	....	....	....	James River........
11 "	1.20	5	Voyageurs..	D. McIntosh......	T. Hennessy......	414	South River........
16 "	1.50	5	" ..	J. McDonald......	T. Hennessy......	420	Chemin Bayfield....
21 "	4.10	Supplém....	De march..	G. W. Henderson.	W. Rushton.......	104	Amherst, N.-É.....
22 "	3.30	....	De format..	H. C. Matthews..	J. S. Smith......	842	Campbellton........
22 "	2.35	Supplém....	De march..	C. McDougall.....	....	274	Entre Jacquet River et Nashe's Creek....
23 "	12.50	" ..	" ..	E. Smith........	....	285	Petit Metis.........
24 "	11.40	5	Voyageurs..	G. C. Keys.......	....	....	New-Glasgow.......
28 "	9.00	252	De march..	....	....	....	Siegas (C.I.N.).
4 mars	10.30	....	" ..	J. A. St. Pierre....	....	....	Matapedia..........
5 "	8.45	199	Voyageurs..	J. A. LePage......	G. Begin..........	432	St. Eugene..........
5 "	11.15	....	....	....	....	....	Mont Joli..........
7 "	......	....	....	— Mowatt.......	— Mowatt........	426	Halifax, N.-É.......
7 "	2.00	Supplém....	De march..	....	....	....	Petit Rocher........
11 "	9.50	....	De format..	....	....	....	Pte-Lévis..........
11 "	9.50	....	" ..	Jos. Dionne.......	C. Mercier........	129	Riv. du Loup.......
14 "	......	....	....	....	....	....	Halifax, N.S........
15 "	2.05	503	Voyageurs..	E. Vincent........	J. Pelletier........	118	Lapointe (C.T.N.).
15 "	4.00	....	....	....	....	628	Hampton...........
15 "	23.00	....	De format..	J. McLean.........	J. E. Elliott.......	839	Halifax, N.-É.......
18 "	7.10	....	Loc. lég. ...	....	K. Campbell......	19	Halifax, N.-É.......
21 "	11.05	Supplém.. .	De march..	J. Raymond......	W. Killam....... H. Maisie........ Comeau......... A. McKenzie....	131 36 39 257	Val Brillant........
21 "	10.00	....	March. int..	C. McDougall....	W. O'Shaughnessy	18	Bathurst...........

au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict
Alphonse Morin.	Pelleteur de neige.	Tomba entre des w. en essayant de monter à b. d'un train en mouvem	Contusions graves.	
Cyrus Lawson...	Employé...	Frapper à la figure par un levier de branchement.	Coupures à la figure.	
Albert Foster....	Messager du P.-C.	Sauta d'un train en mouvement...	Coupures et contusions graves.	
A. Gosselin......	Employé...	En charg. un cœur à bord d'un train	Contusions gr. à la main.	
David Mumford	Ni l'un ni l'autre.	Sauta l'entre les wagons d'un train de marchandises en avant d'un train de voyageurs.	Blessures graves.	
E. Cormier......	"	Sauta d'entre les wagons d'un train de marchandises en avant d'un train de voyageurs.	Blessures graves.	
Jos. McDonald..	"	Glissa sur le quai de la gare.......	Fracture de la jambe dr.	
Mme Chas. Kenny.	Voyageur...	Sauta d'un train en mouvement...	Choc.	
Hugh Rogers....	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture, frappé par un train.	Blessures très graves.	
Arthur Noiles...	Employé...	Frappé la bouche par un bras de t.-v	Dents brisées, lèvres fend.	
Cecil Fisher.....	Employé...	Glissa et tomba en essay. de m. à b. d'un train en mouvement.	Blessures à la hanche gauche.	
Andrew Peters..	Employé...	Tomba d'un train..................	Décès....................	Chemin de f. exonoré.
Alphonse Lepage	Employé...	Train déraillé......................	Coupures à la tête et à la fi.	
Sœur Saint-André.	Voyageurs..	Tomba d'un train en mouvement..	Fracture de la hanche.	
L. W. Akerley..	Employé...	Tomba du tender de la locomotive en prenant de l'eau.	Blessures légères.	
J. A. St. Pierre..	Employé...	Marchandises tombées sur le pied.	Pied légèrement écrasé.	
Mme Pierre LaPlante.	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture, frappées par un train.	Fracture de la jambe.	
Rose Alma Desaulnier.	"		Blessures légères.	
Cecile Desaulnier.	"		Blessures légères.	
J. E. Ouellet.....	Employé...	Tomba dans le fossé de la table t..	Blessures au pied.	
J. E. Kennedy...	Ni l'un ni l'autre.	Eraversant la voie en voiture, frappé par un train.	Choc léger.	
S. J. Cameron...	Employé...	Déchargeant de la marchandise...	Pied écrasé.	
Henry Quinn....	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie, frappé par un train.	Décès....................	Chemin de f. exonoré.
F. F. Martin.....	Employé...	Pris entre la locomotjve et un wagon en désaccouplant.	Écrasé.	
Frederick Downey.	Employé...	Tomba à travers le quai et se noya en essayant de comb. un incendie.	Décès....................	Chemin de f. exonoré.
Fidèle Perron....	Agent......	Glissa et tomba entre les w. en essa. d. m. à bord d'un tr. en mouvem.	Décès....................	Chemin de f. exonoré.
James Ross.....	Employé...	Tomba de la locomotive..........	Dislocation de l'épaule et blessures à la hanche.	
J. McLean.......	Employé...	Pied p. en dépl. de la m. à b. d'un w.	Fracture de la ch. du pied.	
Edward Tingley	Employé de la Cook Construction Co.	Frappé par une locom. du C.-G.-R.	Choc léger.	
Felix LeGouffe	Chauffeur...	Collision..........................	Décès....................	Chemin de f. exonoré.
W. Killam......	Mécanicien..		Décès....................	Chemin de f. exonoré.
H. Maisie......	"		Blessures graves.	
McNeish.......	Chauffeur...		Blessures graves.	
Jos. Thibault...	Ni l'un ni l'autre.		Décès....................	Chemin de f. exonoré.
Abel St-Amand	"		Décès....................	Chemin de f. exonoré.
Geo. McLeod....	Employé...	Main prise dans la porte d'un wag.	Coupures à la main et fracture du pouce.	

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Etat des accidents survenus

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1916							
23 mars.	4.00	....	Switcher....	J. McArdle........	J. McLaren.......	841	Moncton............
25 "	4.30	242	Mixte........	S. Cowperthwaite	....	1093	A l'est de Woodstock
25 "	9.20	873	Extra.......	E. Proulx.........	T. Samson........	639	Riv. du Loup.......
27 "	10.30	876	De march...	P. H. Sirois.......	E. Huot..........	553	Lemieux............
31 "	6.20	168	Spéc. p. mil.	....	....	....	Ste-Madeleine.......

au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916—*Fin.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict.
G. W. Woods....	Employé ...	Tomba du toit d'un wagon fermé..	Coupures au genou et blessures à la poitrine.	
Scott Cowperthwaite.	Employé...	Chasse-neige et locom. déraillés...	Blessures légères..........	
Albert Bernier...	Employé...	Glissa et tomba d'une locomotive.	Blessures légères..........	
E. Huot.........	Employé...	Sauta de la locomotive............	Entorse à la cheville du pd.	
Thomas Taylor.	Soldat voyageur,	Tomba du train..................	Décès.....................	Chemin de fer exonoré.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Etat des accidents

District

Date	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1915 22 juil.	p.m. 3.00	....	Vélocipède..	A. E. Woolam....	F. X. Ouellett....	....	Subd. 110½, Fitzpatrick
24 "	8.00	....	....	....	....	....	Uniacke...........
29 août	a.m. 10.50	5	....	A. H. McLean....	....	20	Spirit Lake........
31 "	p.m. 1.35	1	Rég........	A. H. Baker......	....	1090	Lac A Beauce.......
13 oct.	12.55	1	Rég........	L. Coughlin.......	J. E. Mitchell....	....	Riv. Milieu.........
25 "	a.m. 8.30	....	Moteur.....	....	....	....	S.D. Doucet mille 6
3 nov.	8.15	2	Rég........	O. Guay.........	E. T. Bulmer.....	610	La Tuque.........
5 "	11.50	....	Loc. de gar.	L. Jess..........	H. Cantin........	811	Québec............
24 "	9.00	....	....	....	....	....	Chambre des chaud. à O'Brien.
13 déc.	9.00	....	....	....	....	....	Parent.............
25 "	......	....	....	....	....	....	Greening...........
31 "	p.m. 1.55	....	Ch.-neige s.	L. P. Cloutier.....	....	143	Hervey Jct.........
1916 5 jan.	6.30	112	Supplém....	A. H. McLean....	....	112	Joghert............
7 "	a.m. 10.30	....	....	....	....	....	Atelier de Parent.
9 "	9.45	....	....	....	....	....	Atel. des loc. du Pont
9 fév.	12.20 p.m.	....	Ch.-neige s.	B. Vaesuert......	A. H. Rieger......	13	P.M. 12 S.D. Quebec
15 "	10.00	....	Supplém.	....	....	....	St-Casimir..........
15 "	8.00	1	Rég........	W. G. Wilson.....	....	....	Manouan...........
15 "	4.30	....	....	L. Gendron.......	....	156	Parent.............
17 "	6.15	1	Rég........	W. G. Wilson.....	....	60	Subd de Québec....
19 "	a.m. 4.00	....	....	....	....	....	Parent.............
23 "	Noon.	....	Ch.-neige...	Gagne...........	J. NcNaughton..	127 and 214	La Tuque..........
6 mars	2.00	....	....	....	....	....	Doucet............
15 "	......	Supplém....	....	A. H. McLain....	....	112	Sanmaur..........

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

survenus au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916.

N° 1.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
A. E. Woolam...	Insp.d.ponts	Console brisée d'un wagonnet mot. prise dans une trav. causa le déraillement du wagonnet.		
F. X. Ouellett...	Ouvrier	Même accident que le précédent.		
Louis Patuin.....	Con. canton.	Maniant de la gazoline avec une lanterne allumée. Explosion.	Décès....................	Accidentel.
P. Dussault......	Serre-frein..	Sur le fourg. de queue donn. d. sig., fr. à la tête p. une grue hydraul..	Blessures légères.	
J. Normandin...	Voyageur...	Tira au revolver accidentellement.	Blessures légères.	
J. Brouellette....	Voyageur...	Descendit du train à reculons......	Blessures légères.	
C. Pacione.......	Contrem. cantonnier	Arr. le wag. à 6 milles à l'O. de Doucet p. rép. Cant. muni d'un fusil, parti accid. et frappa le contrem. à l'estomac.	Décès au bout de 10 min..	Accidentel
J. A. Corriveau.	Serre-frein..	Se ten. sur march.-p. d'un wag. Fr. tête p. levier de manœuvre.	Blessures légères.	
Pierre Dugas....	Batelier....	Frappé par un train en trav. la voie.	Blessures légères.	
C. E. Tremblay.	Prép. aux pompes.	Injecteur ref. de fonct. alors mett. eau dans chaudière.	Ebouillanté légèrement.	
T. Dominico....	Contrem. cantonnier	Décharg. du charb., éch. le levier..	Coutusions lég. à la figure.	
F. Cancella......	Cantonnier .	Poignardé p. J. Frank—Ivre alors qu'il n'ét. pas en fonctions.	Blessures légères.	
B. Serra.........	Contrem. cantonnier	" "	Blessures légères.	
H. Rouluk.......	Ouvrier.....	Ferm. les ailes d'un ch.-neige. Main prise entr. le mur et la roue.	Main gravement écrasée.	
L. J. O'Neil.....	Ch. de train	Tombé en pass. de la coupole d'un fourgon à queue à un autre.	Blessures légères.	
Geo. Truchon....	Ouvrier.....	Rempl. bouilloire de la locomotive Les boyaux se brisèrent.	Pied légèrement ébouillanté	
Robt. Gilpin....	Palefrenier..	Glissa en tournant une locomotive. Main prise dans l'engrenage.	Légèrement écrasé.	
H. Caratusk.....	Pr. au ch.-n.	Chasse-neige déraillé..............	Blessure légère.	
B. Caratusk.....	"	"	"	
B. Coppy........	"	"	"	
L. Providey.....	"	"	"	
Y. K. Basan.....	"	"	"	
Y. Chralynka...	"	"	"	
C. Dematro.....	"	"	"	
J. Mahasyk......	"	"	"	
Henry Moore....	Cont. hom. ch.-neige.			
Omer Paquet...	Ouvrier.....	Essayant de relev. le bec de la grue hydr., renv. alors se relev. soud.	Bless. au pied et à la hanc.	
P. Petegan......	Voyageur...	Tomba en essayant de monter à bord d'un train en mouvement.	Blessures légères à la tête.	
Leslie Palmer...	Serre-frein ..	Tomba du toit d'un wag. fermé.	Fract., cheville, pied droit	
H. Boisvert.....	Voyageur...	Frappé à la tête avec une bouteille par un soldat ivre.	Blessures légères.	
Alph. Fisette....	Prép. aux pompes.	Trav. sur la loc., oublia de fermer la vap. Le piston sortit du cylindre et lui écrasa la main.	Blessures légères.	
Henry Moore....	Contr. ch.-neige.	Croyait que le chasse-neige viendrait en collision avec une loco., sauta, se bless. au cou et à la tête.	Blessures légères.	
E. Couture......	Pr. au ch.-n.	Même accident que le précédent...	Blessures graves.	
A. Lafleur.......	Nettoyeur..	Aidant a rempl. la chaudière d'une locomotive. glissa sur la glace.	Entorse au genou.	
Jos. Chavarie....	Serre-frein..	Déchar. de la march. Arbre de c. en acier lui tombe sur le pied.	Contusions légères.	

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Etat des accidents

District

Date.	Heures du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1915 9 juin. .	p.m. 7.00	....	Wagonnet...	....	....	....	Omo..............
23 " ..	4.00	....	....	....	....	....	Grant.............
29 " ..	a.m. 11.30	1	Régulier....	Hancock..........	Penny...........	25	P.M. 38½, S.D. Cochrane.
12 juillet.	p.m. 6.00	....	....	....	....	....	Jacobs.............
21 " ..	a.m. 5.45	....	Moteur.....	....	....	....	113, S.D.Armstrong.
24 " ..	p.m. 2.30	....	....	....	....	....	60, S.D. Cochrane..
29 " ..	5.45	....	Moteur.....	....	....	....	Kitigan............
19 août..	10.30	....	Supplément.	F. A. Wilson......	....	403	Driftwood..........
20 " ..	a.m. 9.30	5	Régulier....	F. A. Wilson......	....	1095	8 S.D. Cochrane....
22 " ..	p.m. 6.30	....	Supplément.	D. McVicar.......	....	1095	Wilgar.............
27 " ..	7.30	....	" ..	F. A. Wilson......	....	69	Hearst.............
13 sept..	a.m. 7.30	....	Moteur.....	....	....	....	Allanwater.........
6 oct. ..	7.20	....	Moteur.....	....	....	....	44½, S.D. O'Brien...
16 " ..	p.m. 4.40	....	....	....	....	....	Graham............
29 " ..	a.m. 5.50	10	Régulier....	F. A. Wilson......	....	....	Près d'Armstrong...
3 nov...	9.30	....	De constr. suppl.....	W. Gordon........	....	635	25, S.D. Armstrong.
22 " ..	p.m. 1.05	....	....	....	....	....	60, Cochrane........
4 déc...	11.15	....	Supplément.	P. Begin..........	T. Dougherty.....	10	Kabina.............
15 déc...	a.m. 6.05	10	Régulier....	T. J. Corrigan.....	P. Drinkwater....	410	32, S.D. Armstrong.

survenus au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

N° 2.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
V. Maratimas...	Cantonnier..	Sauta d'un wagon pour éviter ce qu'il croyait être une collision.	Blessures légères.	
Tony Defeho....	Cantonnier..	Coupant du bois, hache glissa.....	Coupure légère au genou.	
J. Hale..........	Soldat voy.	Tomba de l'arrière du train alors qu'il était ivre, fracture du crâne.	Décès....................	Accidentel.
O. Wilfring......	Cantonnier..	Alla se baigner....................	Se noya..................	Pas d'enquête.
A. Bingham.....	Cantonnier..	Console de wagon.tomba,prise dans les trav. jeta Bingham sur l. voie.	Hôpital, blessures légères.	
G. Barraco......	Ouvrier....	Travaillant dans un déblai de roc, roc tomba sur lui.	Blessures légères au dos.	
A. Beaulieu......	Télégraphiste.	Glissa sous les roues en montant à bord d'un wagon.	Contusions légères à la jambe.	
J. H. Ross.......	Voyageur...	Tomba de l'arrière d'un train en mouvement.	Coupures légères à la tête.	
A. Colborne.....	Voyageur...	Prétend qu'il a été jeté à bas d'un train par des moissonneurs..	Pas de blessure.	
D. Lorette......	Cultiv.sur la voie s. perm.	A bord du vélocipède, frappé par le supplémentaire n° 69.	Blessures légères à la hanche.	
P. Larson........	Cantonnier..	Barre tomba du wagonnet entraînant Larson av. elle sous l. roues.	Coupures graves à la tête et à l'épaule.	
Chas. Lesluck..	Cantonnier..	Pince à griffes tomb.en av. du wag., s.prit d.une trav.et renv. Lesluck.	Fract. de la jambe, blessur. légères au cuir chevelu.	
A. Payne........	Mécanicien..	Mis le pied sur un morc. d. charb.et t. en essa. de m. à bord d'. locom.	Blessures légères au genou.	
M. Boudet.......	Voyageur...	Sauta d'un lit dans le wagon-colon, lorsque le wagon dérailla.	Contusions lég. au genou.	
R. Carter.......	Voyageur...	Déraillement, pas de plaintes à ce moment là.	A l'hôpital, prétend qu'il s'est fait mal au dos.	
J. Bentley.......	Deblayeur..	Frein glissa lorsqu'on appliqua l'air comprimé à la grue.	Blessures légères à la poitrine.	
A. Passnet.......	Cont. maîtr. des déblay.	Frein glissa lorsqu'on appliqua l'air comprimé à la grue.	Blessures légères au bras.	
E. Florio........	Ouvrier....	Enlev. des rails dans une tranchée de roc, échappa un rail s. le pied.	Blessures légères au pied.	
C. Milne.........	Chauffeur. .	Tomba du tender de la locomotive en prenant de l'eau.	Entorse à l'épaule.	
P. Drinkwater...	Mécanicien..	Sauta de la locomotive lors d'un déraillement.	Fracture double de la jambe droite.	
A. R. McDonell.	Chauffeur. .	Déraillement......................	Contusions générales.	
J. S. Michelin....	Ouvrier....	Déraillement......................	Coup. à l'or., poit. écrasée.	
A. Murray.......	Voyageur...	Déraillement......................	C. à la tête et contu. a.côté.	
T. Murray, enf't.	Voyageur...	Déraillement......................	Blessures au dos.	
Mme A. Murray.	Voyageuse..	Déraillement......................	Contu. à l'épaule et au dos.	
Bébé Murray....	Voyageur...	Déraillement......................	Cont. à la tête et à la figure.	
C. E. Goodfellow	Voyageur...	Déraillement......................	Co. à la jambe et aux joues.	
Mlle J. Thompson.	Voyageuse..	Déraillement......................	Cont. au nez, dent brisée.	
E. H. Wilson....	Voyageur...	Déraillement......................	Co. à la figure et bl. au dos.	
C. F. McMillan..	Voyageur...	Déraillement......................	C. à la figu. p.d.écl.d.verre.	
Mme McMillan..	Voyageuse..	Déraillement......................	Rhume et mal de gorge.	
Bébé McMillan..	Voyageuse..	Déraillement......................	Contusions à l'abdomen.	
Mme E. Day....	Voyageuse..	Déraillement......................	C. au poig. p.d.écl. d.verre.	
Mme F. Fernet..	Voyageuse..	Déraillement......................	Choc, peur.	
Mme J. C. Dirscoll.	Voyageuse..	Déraillement......................	C. à l'abdomen et a. côtés.	
A. S. McGowan.	Voyageur...	Déraillement......................	Contusions du nez.	
Mme McGowan.	Voyageuse..	Déraillement......................	Con. à la jambe et au front.	
Mme H. Hislop.	Voyageuse..	Déraillement......................	Contusions au front.	
Sam Askin.......	Voyageur...	Déraillement......................	Contusions à l'épaule.	
Mme J. W. Fea..	Voyageuse..	Déraillement......................	Contusions au bras.	

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Etat des accidents

District N°

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1915 15 déc...	a.m. 6.05	10	Régulier....	T. J. Corrigan....	P. Drinkwater..	410	32, S.D. Armstrong.
1916 5 janv...	3.20	Supplément.	....	F. A. Wilson......	....	405	Jacksonboro........
6 "	p.m. 5.30	....	....	....	....	......	Ateliers de Grant...
6 "	7.10	....	....	....	....	......	Ateliers de Grant...
7 "	a.m. 8.20	Supplément.	....	P. Begin..........	Wye...........	......	Bucke............
30 "	9.30	....	....	....	....	......	Dépôt loc. Cochrane
31 "	11.50	....	....	....	....	......	Tudhope...........
25 fév....	p.m. 11.50	Supplément.	....	W. Feren..........	C. D. Fulmer...	817	Bucke.............
9 mars.	a.m. 11.00	....	....	....	....	......	Dépôt loc. Cochrane
16 "	Midi.	....	....	....	....	......	Jacobs.............

District

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1915 18 mai...	a.m. 11.30	....	....	....	....	......	Remise de Fort-Wm
1er juillet	p.m. 4.00	Supplément.	De const....	J. A. Hood........	....	......	75, S.D. Graham...
19 "	1.30	....	....	....	....	......	21, sec. Dona.......
23 "	3.00	....	....	....	....	......	28, section Vivian...
28 "	a.m. 7.15	....	....	....	....	......	Ophir..............
2 août..	p.m. 3.00	....	....	....	....	......	Raith..............
7 "	4.00	....	....	....	....	......	Fort-William........
17 "	5.05	....	....	....	....	......	P. M.105, Raith.....
8 sept.	a.m. 9.15	Supplément.	....	H. Cameron......	....	36	Morgan............
16 "	10.00	....	....	....	....	......	110, Fort-William ..
5 oct...	p.m. 2.15	....	....	....	....	......	Westfort...........
9 "	a.m. 11.30	....	....	....	....	......	Hangars de la Mission............
25 "	p.m. 3.00	Locomotive	....	R. Thorples.......	....	......	Transcona.........

survenus au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916—*Suite.*

2—*Fin.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
Mme L. Loomis.	Voyageuse..	Déraillement..................	Choc—âgé de 60 ans.	
Mme G. O. Thompson.	Voyageuse..	Déraillement..................	Blessure au dos.	
M. J. Stewart....	Voyageur...	Déraillement..................	Blessé au côté.	
J. Edwards......	Préposé au wagon-buff.	Déraillement..................	Blessé à la hanche.	
R. Vergo........	Préposé au wagon-buff.	Déraillement..................	Blessures internes.	
W. Wright.......	Préposé au wagon-buff.	Déraillement..................	Contusions à la tête et au visage.	
V. Hodges.......	Préposé au wagon-buff.	Déraillement..................	Contusions à la tête et au bras.	
H. J. Lewis......	Préposé au wagon-buff.	Déraillement..................	Contusions au bras.	
T. H. Grant.....	Préposé au wagon-buff.	Déraillement..................	Blessé au dos.	
H. C. West......	Serre-frein..	Blessé à la jambe par morceau de verre dans la neige.	Blessure légère.	
J. Flood.........	Chaudronnier.	Tombé dans la fosse de la retonde.	Coupure légère à la tête...	
D. McLeod......	Employé d'usine.	Tombé dans la fosse de la retonde.	Contusion au bras gauche.	
C. A. Rodman..	Chauffeur..	Orteille gelée..................	Blessure légère.	
J. Sanderson.....	Pos. de tuy.	Se frappa le pouce avec un marteau	Blessure légère.	
F. Stezzi........	Préposé à la voie.	Coupure au genou en fendant du bois	Blessure légère.	
O. Swanson......	Chauffeur...	Le boulon du tuyau de décharge du réservoir s'étant brisé, le tuyau en tombant le blessa à la tête.	Coupure lélère.	
F. Okunkel......	Ajusteur....	Coupure au poignet avec une lime en travaillant sur la locomotive.	Coupure légère.	
E. A. Dugas.....	Télégraphiste.	En congé; en nettoyant son fusil le coup partit, balle lui traversant la main.	Coupure légère.	

N° 3.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
F. Susak........	Portier......	Frappé à l'estomac en changeant des tuyaux.	Hernie.	
C. Nacci........	Journalier..	Frappé par la pelle en chargeant du sable.	Coupure sérieuse au doigt.	
J. Zodorsny.....	Journalier..	Frappé par le renard en enlevant des traverses.	Blessure légère.	
F. Jacques.......	Enfant en bas de 10 ans	Frappé par un rail sur lequel il jouait.	Fatal.....................	Mort accidentel.
J. Pederson......	Préposé à la voie.	Tombé de l'automobile, coupure au genou, poitrine écrasée.	Décès.	
W. P. Edye......	Chauffeur...	Tombé du tablier, fracture de côtes.	Reconnut se propre négligence.	
H. Fabdoichuk.	Journalier..	Tombé dans la cale du navire, aidant au chargement.	Mort instantanée.	
J. McDougall....	Préposé au pont.	Coupé au pied gauc. par herminette	Blessure légère.	
W. Farquharson	Soldat voyageur.	Coupure au pied................	Blessure légère.	
R. Gibson.......	Préposé à la voie.	Frappé à l'œil par un morceau de clou.	Blessure légère.	
A. Kauchar......	Portier.....	Manœuvrant de l'acier le truck renversa.	Blessé légèrement à la tête et à l'épaule.	
J. Fooscick.....	Contrôleur..	Tombé entre wagons, blessé au dos	Blessure légère.	
R. Croak........	Chauffeur..	Tombé du tender de la locomotive blessé à la tête et à la main.	Blessure légère, retourna au travail le 4 novembre.	

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Etat des accidents

District

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1915							
23 oct. ..	4.00	....	....	....	....	....	Graham............
25 " ..	7.45	....	....	....	....	....	Mission............
30 " ..	a.m. 7.20	....	Automobile	....	....	....	234, Fort-William...
30 " ..	1.30	....	Locomotive de monœuvre.	E. T. Evans......	....	827	Parc Mission........
31 " ..	5.50	Supplément.	....	E. C. Rozzell....	T. J. Plunkett.....	213	Raith..............
3 nov...	5.10	....	1–76	J. McCann........	....	812	Minaki..............
9 " ..	p.m. 1.20 a.m.	Supplément.	Ouest.......	W. J. Cole........	A. E. Day........	1099 et 633	91, Winnipeg........
18 " ..	9.40	Supplémet..	....	J. R. Stinson......	W. E. Thearp.....	47	Millidge............
30 " ..	9.40	Supplément.	....	C. L. Bruce.......	John Harkins.....	26	Taggart.............
10 déc...	6.20	....	Locomotive de parc.	J. Connolly.......	F. Deacon........	818	Mission.............
13 " ..	6.00	....	....	....	....	....	Ateliers de Graham.
14 " ..	10.30	....	....	....	....	....	Graham............
22 " ..	......	....	....	....	....	....	Prés d'Ena.........
24 " ..	a.m. 1.00	....	....	....	....	....	Graham............
25 " ..	p.m. 5.30	....	....	....	....	....	Millidge............
1916 13 janv..	3.50	....	....	....	....	....	Alcona.............
13 " ..	1.00	76	Régulier....	F. B. Belyea......	R. Dumontier.... C. N. Cox........	223 156	237, Graham........
16 " ..	4.18	76	Régulier....	Fraser...........	Campbell........ Parcell..........	75 17	Malachi............
20 " ..	a.m. 12.15	....	Loc. de parc	....	W. P. Edye......	....	Parc Graham.......
9 fév...	......	....	....	....	....	....	Unaka..............
16 " ..	p.m. 10.35	....	....	....	....	....	Graham............
17 " ..	a.m. 4.40	91	Régulier....	A. W. Wellington..	G. J. Fairbairn....	212	149, subd. Raith....
17 " ..	7.10	....	....	....	....	....	Winnipeg...........
4 mars..	10.00	....	....	....	....	....	Quibell.............
10 " ..	11.00	....	....	....	....	....	Mission.............
25 " ..	p.m. 2.30	....	Locomotive de parc.	Schuster..........	Williams..........	811	Parcs Transcona....
30 " ..	3.00	....	....	....	....	....	225,Graham ....
30 " ..	3.00	....	....	....	....	....	225, Graham........

survenus au cours de l'exercice clos le 31 mars 1916—*Fin.*

N° 3—*Fin.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
E. Brison	Réparat. de pompes.	Allumage prématuré du moteur à gaz; projeté sur le volant.	Fracture de côte.	
H. Papas	Portier	Le monte-charge à vapeur se brisa et le frappa.	Blessure légère.	
E. Veilleaux	Préposé à la voie.	Déraillement d'un automobile dû à la chute du vérin.	Luxation de l'épaule.	
A. Small	Préposé à la voie.	Déraillement d'un automobile dû à la chute du vérin.	Contusions à la tête et au corps.	
O. Drozda	Préposé à la voie.	Déraillement d'un automobile dû à la chute du vérin.	Blessures mortelles.	
W. Brady	Préposé au parc.	Frappé par le godet d'un élévateur et renversé d'une échelle.	Contusions au visage.	
J. S. Gould	Serre-frein	L'applic. vigoureuse des freins le précipita à l'intér. du fourgon; fract. de côtes, bless. à la poit. et a. reins	Blessures sérieuses.	
E. N. Brown	Serre-frein	Entorse à la cheville en débarquant du fourgon.	Blessure légère.	
W. J. Cole	Conducteur.	Bris de locomotive, application des freins d'urgence.	Blessé au visage et à l'épaule.	
Neil McAskil	Serre-frein	Bris de locomotive, application des freins d'urgence.	Entorses, dos et jambes.	
J. R. Stinson	Conducteur.	Choc violent, application vigoureuse des freins.	Blessures légères.	
P. LeBlance	Chauffeur	Brûlé à la figure par la vapeur du trop-plein.	Blessures légères.	
S. Burke	Chauffeur	Collision de locomotive avec train à bestiaux; envoyé à l'hôpital.	Blessé légèrement aux jambes.	
H. G. Janman	Préposé à la rotonde.	S'est pris un doigt dans la clef en retirant la barre d'acc. d'une loc.	Amputation du doigt à la première jointure.	
J. Gustin	Journalier	Frappé accidentellement par un autre journalier.	Blessure légère à la tête.	
J. Howard	Gardien de la voie	Trouvé mort sur la voie; très défiguré.	....	Mort accidentelle.
P. Antonio	Journalier	Chute entre wagons	Hernie.	
P. Ornuk	Préposé à la voie.	Glissa sur la glace à la gare et tomba	Entorse à la cheville.	
C. Johnson	Chef d'équipe.	S'est pris le pied dans les dents d'une charrue qu'il nettoyait.	Blessé grièvement à la cheville.	
F. B. Belyea	Conducteur.	Déraillement du fourgon de queue en bas du remblai.	Mort instantanée.	
Wm. Blair	Chauffeur	Sauta quand la manette de la locomotive s'est brisée.	Choc, à l'hôpital 2 jours.	
A. Louisa	Gardien	Voy. sur le ch.-pierre, tomba en des.	Blessé mortellement.	
S. Kalik	Préposé à la voie.	Blessé au doigt en arrachant une cheville,	Blessure légère.	
J. Stewart	Serre-frein	Retournant de l'ouvrage, traversa entre deux wagons en mouvem., s'est pris le pied et la cheville.	Amputation du pied au-dessus de la cheville.	
G. J. Fairbairn	Mécanicien	Tué au cours d'un tamponnement dû à la mauvaise interprétation des instructions de rencontre.	Décès.	
H. Buzza	Nettoyeur	Perdit pied en quittant la voie de la locomotive et tomba.	Choc.	
W. J. Moran	Serre-frein	Glissa sur la glace pend. la manœuv.	Entorse à la cheville.	
E. Sabbe	Portier	Blessé au doigt en chargeant des machineries.	Blessure légère.	
W. A. Notley	Serre-frein	En accouplant wagons, blessé au doigt par le levier.	Amputation du doigt majeur.	
N. McDonald	Préposé au pont.	La barre d'appui glissa, ce qui le fit tomber sur le rail et la cheville	Fracture de deux côtes.	
E. McDonald	Préposé au pont.	Le câble glissa de la poulie ce qui lui fit faire une chute de six pieds.	Luxation de l'épaule.	

FONDS DE PRÉVOYANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL.

Les personnes dont les noms suivent constituèrent le Conseil de la caisse de prévoyance pendant l'exercice clos le 31 mars 1916:—

F. P. Gutelius, gérant général, chemins de fer du gouvernement canadien, président, Moncton, N.-B.

S. L. Shannon, chef de la comptabilité et trésorier, chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., nommé par le ministre.

H. H. Melanson, agent général du service des voyageurs et des billets, chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., nommé par le ministre.

Williard P. Hutchinson, chef du mouvement, chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., élu par les employés.

Bliss A. Bourgeois, sous-chef de la comptabilité et trésorier, chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., élu par les employés.

Conformément aux règlements il a été tenu quatre assemblées pendant l'année.

Suit un relevé des recettes et dépenses durant l'exercice clos le 31 mars 1916.

Balance au crédit de la caisse le 31 mars 1915		$376,826 29
Les contributions par les employés au cours de l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires et gages mensuels, ont été de	$114,579 21	
Les contributions par les chemins de fer ont été de	100,000 00	
		214,579 21
Montant reçu pour remboursements, etc.		1,155 47
Intérêt accumulé (à trois pour cent)		9,832 22
		$602,393 19

Le montant contribué par les employés dépasse de $14,579.21 la somme souscrite par les chemins de fer. En se reportant à l'article 4 de la loi du fonds de prévoyance, on verra que la somme maximum que les chemins de fer ont l'autorisation de souscrire en une année, ne doit pas dépasser $100,000.

Les dépenses ont été:

Pour allocation de retraite	$236,942 65	
Pour contributions remboursées au cas d'employés décédés	4,865 24	
Pour contributions remboursées qui avaient été déduites par erreur	2,119 65	
Pour contributions remboursées aux employés renvoyés	1,391 28	
Examens médicaux pour les stagiaires qui entrent dans le service	1,328 00	
Examens médicaux pour les employés qui se retirent du service	75 00	
Pour les frais d'élection	369 14	
Pour appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire	6,248 37	
Pour les membres qui font partie du conseil—Temps perdu et frais de voyage	......	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc.	551,12	
		$253,890 45
Balance au crédit de la caisse le 31 mars 1916		$348,502 74

Le relevé qui suit indique la somme pour laquelle les chemins de fer ont contribué, et la somme pour laquelle ont contribué les employés de la caisse de prévoyance, au cours de chaque exercice depuis que la caisse est en opération. Il indique aussi le nombre des employés qui se sont retirés, le nombre des décès survenus parmi eux, et la somme versée chaque année pour les allocations de retraite. La somme moyenne des allocations de retraite versées au mois de mars de chaque année est aussi indiquée.

Exercices.	Somme versée par les chemins de fer.	Somme versée par les employés.	Nombre des employés inscrits dans la caisse.	Nombre des employés retirés qui sont morts.	Somme versée pour allocations de retraite.	Moyenne de l'allocation mensuelle payée en mars.	Balance au crédit du fonds.
	$ c.	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.
1907- 8........	82,707 74	82,707 74	142	11	23,913 04	25 49	139,249 21
1908- 9........	75,306 41	75,306 41	88	17	64,067 63	25 63	225,898 31
1909-10........	69,949 70	69,949 70	168	17	103,628 20	26 30	255,585 08
1910-11........	71,296 42	71,296 42	51	23	121,014 34	26 56	273,480 01
1911-12........	81,119 81	81,119 81	29	23	125,131 32	26 04	309,234 71
1912-13........	85,365 23	85,365 23	63	36	133,539 69	26 78	346,028 57
1913-14........	99,805 03	99,805 03	108	37	152,674 81	27 37	389,221 76
1914-15........	100,000 00	105,631 91	185	42	214,976 28	28 99	376,826 29
1915-16........	100,000 00	114,579 21	100	50	236,942 65	29 36	348,502 74

On remarquera par le relevé ci-dessus des receetts et des dépenses que la somme des contributions reçues des chemins de fer et des employés durant l'année a été de..........	$214,579 21
Et que la dépense a été de..........	253,890 45
Excédent des dépenses sur les contributions..........	39,311 24
L'excédent brut, y compris les intérêts, au crédit de la caisse le 31 mars 1916, était de..........	$348,502 74

La loi prévoit que deux membres du Conseil de la caisse de prévoyance seront élus chaque année, et il a en conséquence fallu, en janvier 1916, se préparer pour l'élection de ces deux membres devant servir durant l'exercice qui sera clos le 31 mars 1917.

Des avis demandant la mise en nomination des candidats ont en conséquence été affichés ainsi que le requiert le règlement, et l'élection a eu lieu en février 1916.

Les deux membres élus ont été:

Willard P. Hutchison, chef du mouvement des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B.

Bliss A. Bourgeois, sous-chef de la comptabilité et trésorier des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B.

Le personnel du conseil ainsi que présentement constitué est le suivant:

F. P. Gutelius, administrateur général des chemins de fer du gouvernement canadien, président, Moncton, N.-B.

S. L. Shannon, chef de la comptabilité et trésorier des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., nommé par le ministre.

H. H. Melanson, agent général des voyageurs des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., nommé par le ministre.

Willard P. Hutchison, chef du mouvement, chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., élu par les employés.

Bliss A. Bourgeois, sous-chef de la comptabilité et trésorier des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., élu par les employés.

F. P. GUTELIUS,
Président.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE DES EMPLOYÉS DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—VINGT-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL.

Les recettes totales pour l'année finissant le 30 juin 1916.. ..	$119,787 56
Ajouter la solde au crédit le 30 juin 1915..	57,323 80
	$177,111 36
Les dépenses totales ont été de..	120,220 77
Laissant au crédit une solde de..	$ 56,890 59
Moins le montant brut des obligations non payées..	8,850 00
Surplus net le 30 juin 1916..	$ 48,040 59

FONDS DE MALADIE ET D'ACCIDENT.

Les dépenses pour ce fonds pendant l'année dernière ont été de $39,519.72, et cette année elles sont de $51,924.42, l'augmentation étant de $12,404.70. Ce fonds porte à son crédit une solde de $32,584.21 le 30 juin 1916.

De cette augmentation $6,169.40 ont été payées en bénéfices de maladie et d'accident, et l'on constate une augmentation de $4,405.22 dans le montant payé aux médecins en honoraires. Cette dernière augmentation est en grande partie due au fait que l'Association a récemment décidé de payer aux médecins des honoraires plus élevés. Il a été payé aux ingénieurs $1,830.08 de plus que l'an dernier. Cette augmentation est due à l'augmentation des honoraires payés pour les opérations chirurgicales.

FONDS D'ACCIDENT DES EMPLOYÉS TEMPORAIRES.

Les dépenses ont été, pendant l'exercice, de $10,584.21.

FONDS DE DÉCÈS ET D'INCAPACITÉ TOTALE.

Cet état indique que cent onze réclamations de décès et d'incapacité totale ont été inscrites et payées durant l'année:—

Quatre-vingt-douze réclamations de décès provenant de causes naturelles, faisant un total de..	$45,250 00
Dix réclamations de décès provenant de blessures accidentelles, faisant un total de..	4,000 00
Six réclamations de décès causés par la guerre..	1,500 00
	$50,750 00
Trois réclamations d'incapacité totale, faisant un total de.. ..	2,250 00
	$53,000 00
Le montant payé l'an dernier sur ce fonds a été de..	37,750 00

ETAT indiquant le montant placé au crédit de l'Association de secours et d'assurance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, par les chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard pendant l'année terminée le 30 juin 1916.

Montant des primes perçues des listes de paye des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard..	$100,204 44
Primes perçues des états des chemins de fer et du Fonds de prévoyance..	219 40
Contribution annuelle des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard..	10,000 00
Primes en espèces du chemin de fer Intercolonial..	6 73
	$110,530 57

ETAT indiquant le montant des dépôts, et le montant des retraits à la banque de Montréal, pour l'année terminée le 30 juin 1916:

DT.

30 juin 1915, solde en banque..		$ 50,219 92
30 juin 1916, dépôts et intérêts de l'année..		124,842 20
		$175,062 12

AV.

30 juin 1916, chèques payés pendant l'année..		113,874 42
Solde en banque le 30 juin 1916..		$ 61,187 70
NOTES.—Montant des dépôts indiqués plus haut..	$124,842 20	
Moins ce montant perçu en 1914-15, mais non déposé avant 1915-16..	15,415 42	
	$109,426 78	
Ajouter ce montant perçu en 1915-16, mais non déposé avant 1916-17..	10,360 78	
Recettes totales, 1915-16..	$119,787 56	

Certifié,

W. F. SEARS,
Vérificateur.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

ETAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES.

RECETTES.

30 juin 1915.	Solde..			$ 57,323 80	
30 juin 1916.	Primes des listes de paye des chemins de fer..	$100,204 44			
	Primes des états de chemins de fer..	319 40			
	Espèces, vérificateur des déboursés..	6 73	$100,530 57		
	Espèces des membres non au service..		234 50		
	Contribution des chemins de fer..		10,000 00		
	Primes des états de M. et A., remboursements, etc..		876 84		
	Impôts sur décès de membres en retraite..		5,726 83		
	Honoraires annuels de membres en retraite..		818 40		
	Honoraires d'examens..		36 00		
	Intérêts sur soldes mensuelles..		1,564 42	$119,787 56	$177,111 36

DÉPENSES.

30 juin 1916.	Indemnité en maladie et accident..	$ 27,084 00	
	Honoraires de chirurgien et de médecin..	24,840 42	
	Réclamations de décès et d'incapacité totale..	53,000 00	
	Honoraires d'examens..	24 00	
	Fonds d'accident des employés temporaires..	6,401 31	
	Frais d'administration..	8,871 04	120,220 77
			$ 56,890 59

Certifié,

W. F. SEARS,
Vérificateur.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

DETAILS.

Fonds de maladie et d'accident.

Recettes.

Solde au crédit de l'an dernier..		$36,466 03		
Primes des listes de paye et des états et espèces des membres non au service, etc..	$38,384 53			
Proportion de la contribution des chemins de fer..	6,160 00			
Intérêt sur les soldes mensuelles..	1,564 42			
Porté du Fonds d'accident des employés temporaires..	1,933 65	$48,042 60	$84,508 63	

Dépenses.

Indemnités en maladie et accident..		27,084 00		
Honoraires de chirurgien et de médecin.. ..		24,840 42	$51,924 42	$32,584 21

Fonds d'accident des employés temporaires.

Recettes.

Solde au crédit de l'an dernier.		$10,000 00		
Primes des listes de paye et des états.. ..		12,547 60	$22,547 60	

Dépenses.

Indemnités en accident..		$ 2,925 00		
Honoraires de chirurgien..		1,976 31		
Indemnités en décès:				
Frank Barden..	$250 00			
Ernest Miller..	250 00			
William H. Dickson..	250 00			
Donald Cameron..	250 00			
Félix LeGouffe..	250 00			
Fred. Pat. Downey..	250 00			
		1,500 00		
Montant porté pour frais d'administration ..		4,212 64		
Porté au Fonds de maladie et d'accident. ..		1,933 65	12,547 60	$10,000 00

Fonds de décès et d'incapacité totale.

Recettes.

Solde au crédit de l'an dernier.		$10,857 77		
Primes des listes de paye et des membres en retraite..	$56,436 61			
Honoraires d'examens..	36 00	56,472 61	$67,330 38	

Dépenses.

Réclamations de décès..	$50,750 00			
Réclamations d'incapacité totale..	2,250 00			
Honoraires d'examens..		24 00	$53,024 00	$14,306 38

Administration.

Recettes.

Proportion de la contribution des chemins de fer..		$3,840 00		
Honoraires annuels de membres en retraite.		818 40	$4,658 40	

Dépenses.

Frais d'administration..		$8,871 04		
Moins le montant porté au Fonds d'accident des employés temporaires pour les frais d'exploitation, etc., pendant l'année terminée le 30 juin 1916..		4,212 64	$4,658 40	
Excédent..				$56,890 59

Certifié,

W. F. SEARS,
Vérificateur.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

MONTANTS payés en indemnités de maladie et d'accident et en honoraires de chirurgien et de médecin, pour chaque district respectivement, et coût moyen par membre, pendant l'année terminée le 30 juin 1916.

District.	Moyenne des membres.	Sommes payées.	Coût par membre.
		$ c.	$ c.
N° 1.—Halifax	500		
Indemnité de maladie et d'accident		1,792 00	3 58
Honoraire de chirurgien et de médecin		2,032 65	4 07
N° 2.—Truro	400		
Indemnité de maladie et d'accident		1,497 75	3 74
Honoraire de chirurgien et de médecin		1,517 03	3 79
N° 3.—New-Glasgow	500		
Indemnité de maladie et d'accident		1,456 25	2 91
Honoraire de chirurgien et de médecin		1,417 27	2 83
N° 4.—Moncton	2,400		
Indemnité de maladie et d'accident		10,156 50	4 23
Honoraire de chirurgien et de médecin		8,744 91	3 64
N° 5.—St-Jean	350		
Indemnité de maladie et d'accident		1,286 75	3 68
Honoraire de chirurgien et de médecin		1,076 64	3 08
N° 6.—Newcastle	240		
Indemnité de maladie et d'accident		910 50	3 79
Honoraire de chirurgien et de médecin		1,204 73	5 02
N° 7.—Campbellton	320		
Indemnité de maladie et d'accident		1,537 50	4 80
Honoraire de chirurgien et de médecin		1,446 25	4 52
N° 8.—Rivière-du-Loup	900		
Indemnité de maladie et d'accident		3,230 00	3 59
Honoraire de chirurgien et de médecin		2,560 20	2 84
N° 9.—Lévis	800		
Indemnité de maladie et d'accident		3,049 25	3 81
Honoraire de chirurgien et de médecin		2,321 83	2 90
N° 10.—Sydney	270		
Indemnité de maladie et d'accident		633 00	2 34
Honoraire de chirurgien et de médecin		878 06	3 25
N° 11.—Ile-du-Prince-Edouard	380		
Indemnité de maladie et d'accident		1,534 50	4 04
Honoraire de chirurgien et de médecin		1,640 85	4 32
Grand total	7,060		
Indemnité de maladie et d'accident		27,084 00	3 84
Honoraire de chirurgien et de médecin		24,840 42	3 52

Certifié,

W. F. SEARS,

Vérificateur.

W. C. PAVER,

Secrétaire.

ETAT indiquant les frais d'administration pendant l'exercice clos le 30 juin 1916.

Salaires—Bureau du secrétaire général:		
Secrétaire général, commis et messagers, ainsi qu'une partie du salaire du médecin en chef..	$4,794 07	
Vérificateur..	75 00	$4,869 07
Secrétaires de district:		
Halifax..	132 00	
Truro..	120 00	
New-Glasgow..	132 00	
Moncton..	348 00	
Saint-Jean..	120 00	
Newcastle..	120 00	
Campbellton..	120 00	
Rivière-du-Loup..	180 00	
Lévis..	164 00	
Sydney..	120 00	
Charlottetown, I.-P.E..	120 00	
		1,676 00
Dépenses de voyage des officiers, et dépenses de voyage et salaires des membres du comité du conseil exécutif, des délégués et des scrutateurs..		1,407 15
Papeterie, impressions, timbres-poste, téléphone, etc..		918 82
		$8,871 04
Moins le montant porté du Fonds d'accident et des employés temporaires pour frais d'administration pendant l'exercice clos le 30 juin 1916..		4,212 64
		$4,658 40

Certifié,

W. F. SEARS,
Vérificateur.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

PARTIE VII

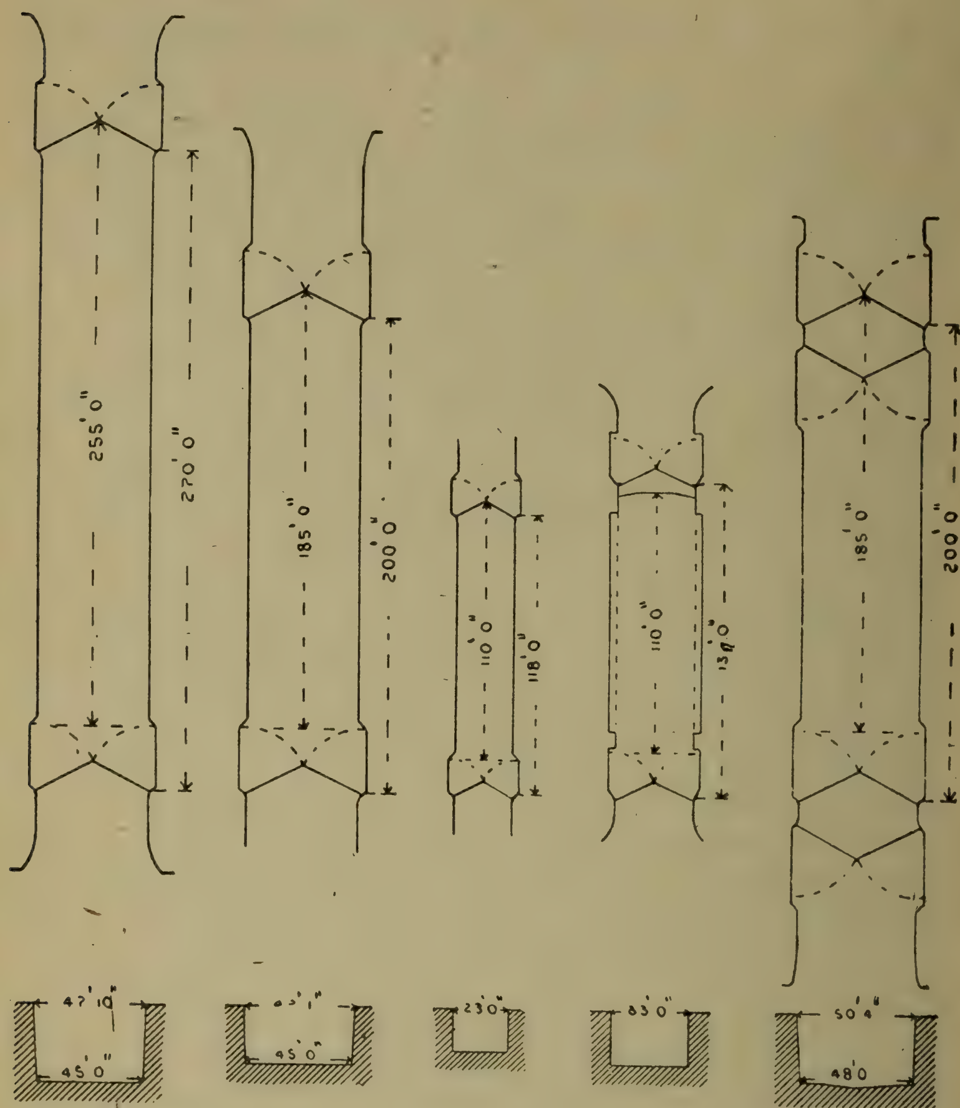
CANAUX

Diagramme des dimensions de la plus petite écluse sur chaque canal, etc.

Dimensions et autres particularités des différents canaux et description de la navigation dans les eaux intermédiaires:—

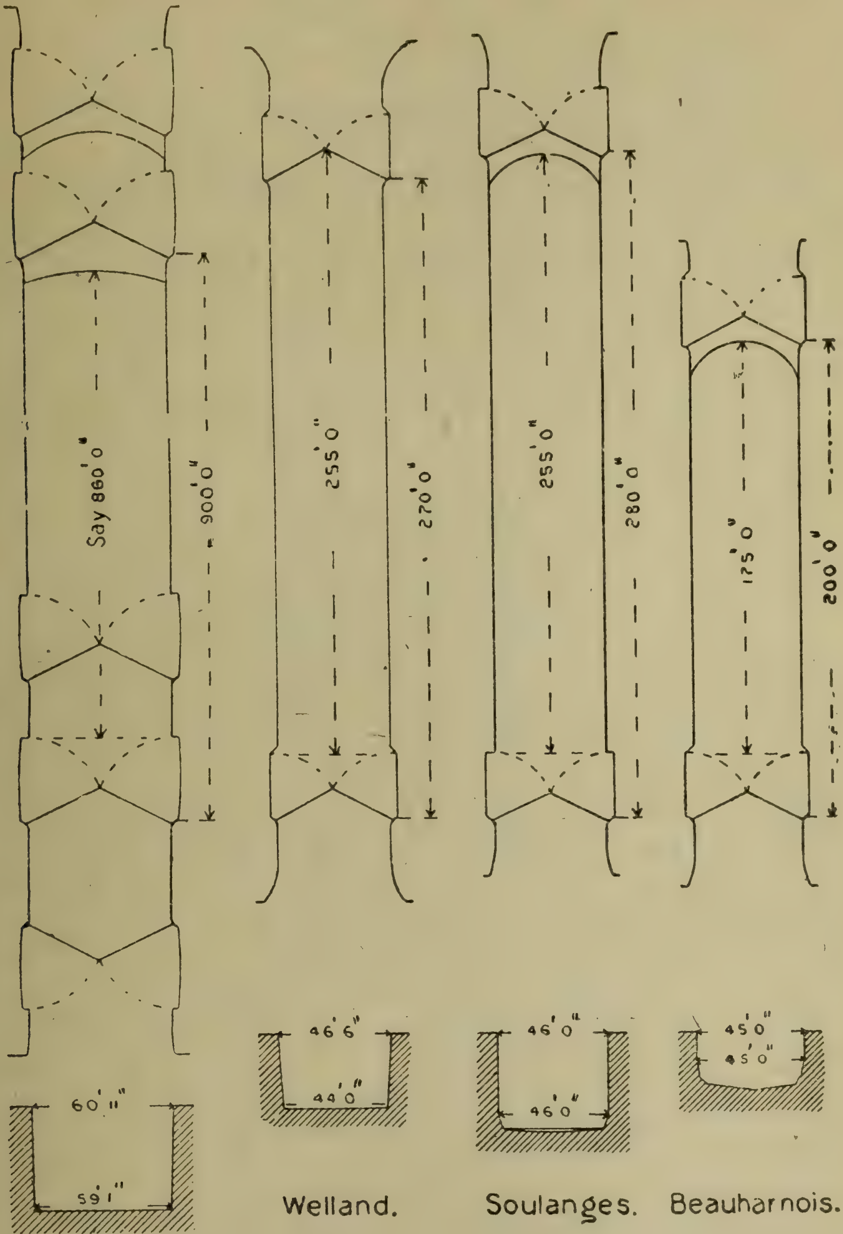
1. De Montréal à Port-Arthur ou Fort-William, lac Supérieur.
2. Montréal, Ottawa et Kingston.
3. Rivière Richelieu et du canal Chambly au lac Champlain.
4. Canal de la Trent.
5. Canal Saint-Pierre.

PLANS ET PROFILS indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun



Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a pas

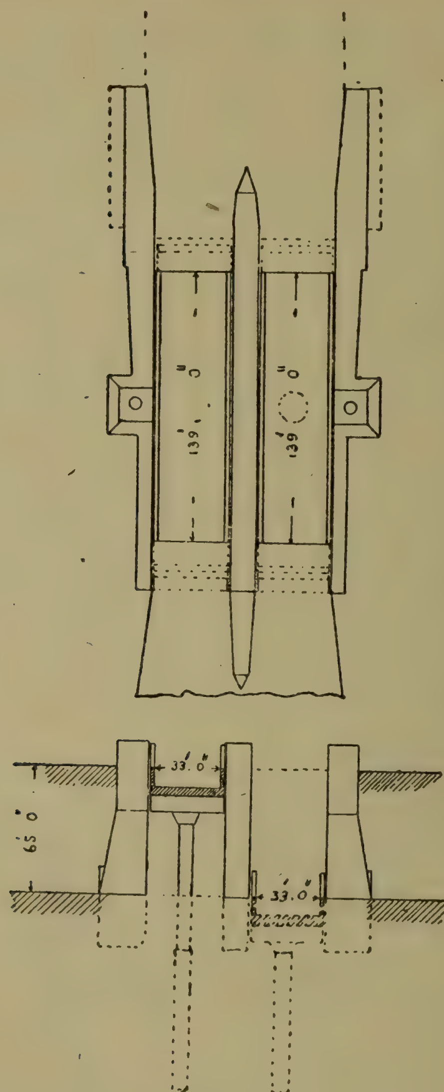
des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.



d'écluses de moindre dimension que celle des écluses du canal Welland.

CANAL DE LA TRENT

Écluse hydraulique à Peterborough, 65 pieds de hauteur.



CANAUX.

Les tableaux suivants donnent, d'une manière concise, les principaux traits des travaux de canalisation faits par l'Etat et de navigation dans les eaux intermédiaires.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables, sont les suivants:—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à Port-Arthur ou Fort-William sur la rive occidentale du lac Supérieur—(tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	8½
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	31
3. Canal Cornwall	11¼
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de Pointe-Farran	1¼
Fleuve Saint-Laurent	9½
5. Canal du Rapide-Plat	3⅝
Fleuve Saint-Laurent	4½
6. Canal des Galops	7⅓
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	228
7. Canal Welland	26¾
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	574
8. Canal du Sault-Sainte-Marie	574
Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur ou jusqu'à Fort-William	272
Total	1,214
A Duluth	1,336
Chicago	1,240

Deuxièmement.—De Montréal à la frontière internationale, près du lac Champlain.

	Milles.
1. Fleuve Saint-Laurent jusqu'à Sorel	46
2. De Sorel, *via* la rivière Richelieu, à l'écluse de Saint-Ours.	14
3. Ecluse de Saint-Ours	⅛
4. Rivière Richelieu, écluse de Saint-Ours jusqu'au canal Chambly	32
5. Canal Chambly	12
6. Canal Chambly jusqu'à la frontière	23
Total	127⅛

Troisièmement.—De Montréal à Ottawa.

		Milles.
1	Canal Lachine	8½
	Lac Saint-Louis	15
2.	Ecluse de Sainte-Anne à la sortie de la rivière Ottawa	⅛
	Lac des Deux-Montagnes et rivière Ottawa	27
3.	Canal de Carillon	¾
	Rivière Ottawa	6¼
4.	Canal de Grenville	5¾
	Rivière Ottawa jusqu'à Ottawa	56
	Total	119⅜

Quatrièmement.—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

		Milles.
1.	Canal Rideau, d'Ottawa à Kingston	126¼
	Branche de Perth—du lac Rideau à Perth	7
	Total	133¼

Cinquièmement.—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron.

1. Canal de la Trent (pas achevé).

Sixièmement.—De l'océan aux lacs Bras-d'Or, Cap-Breton.

		Milles.
1.	Canal de Saint-Pierre	½

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du Détroit de Belle-Isle à Port-Arthur ou Fort-William sur la côte occidentale du lac Supérieur, soit une distance de 2,217 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,339 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,243. Du Détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries a maintenant le contrôle du chenal des navires et des améliorations qui doivent s'y faire; ses rapports annuels renferment de complets renseignements sur ces sujets. L'on a pratiquement terminé un chenal de 30 pieds de profondeur, de Montréal à la Pointe-au-Père—sa largeur est de 450 pieds quand il suit la ligne droite et de 600 à 750 pieds dans les courbes entre Montréal et Québec, et de 1,000 pieds partout en aval de Québec. En 1909, on a commencé le creusage d'un chenal de 35 pieds.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui font éviter les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par les canaux du Saint-Laurent, le canal Welland, les Grands lacs et le canal du Sault-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Sault-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 74 milles; la chute totale directement rachetée par les écluses est de 553¼ pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau doit passer à partir de Montréal, tête de la navigation océanique, jusqu'à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation. Le canal Murray ne sert qu'aux caboteurs sur le lac Ontario. Il ne fait pas partie de la voie directe.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié a porté les écluses aux dimensions minima suivantes: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui peuvent passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est contruite à Iroquois, dans le canal des Galops, afin de faire passer toute une touée à la fois. L'écluse au Sault-Sainte-Marie a 900 pieds par 60 pieds et 18 pieds 3 pouces sur les buscs au plus bas niveau connu.

L'accès du lac Erié au lac Huron s'obtient en suivant la rivière Détroit, le lac Saint-Clair et la rivière Saint-Clair, qui ont été approfondis jusqu'à un minimum de 21 pieds, par le gouvernement des Etats-Unis principalement.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Sault-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. L'amélioration des canaux américains dans la rivière Sainte-Marie par le lac au Foin à l'est du Sault-Sainte-Marie se continue d'année en année, de sorte que les étendues draguées se chiffrent aujourd'hui par un total de 34 milles de longueur sur une largeur minimum de 300 pieds, laquelle est accrue aux angles et à d'autres endroits exposés jusqu'à 1,000. La profondeur est de 20 pieds à l'étiage. On a commencé en 1903 à creuser pour donner 21 pieds à l'époque des plus basses eaux.

L'amélioration des canaux canadiens en amont de Montréal jusqu'à la tête du lac Supérieur se trouve sous le contrôle du ministère des Travaux publics. Le dragage du chenal de la rivière Sainte-Marie se poursuit actuellement jusqu'à 21·5 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, la profondeur minimum actuelle étant de 18·75 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les profondeurs aux autres endroits entre les lacs Erié et Supérieur atteignent un minimum de 21 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Le chenal du Four-à-Chaux (Limekiln), dans la rivière Détroit, a été creusé jusqu'à 21 pieds et le gouvernement américain a ouvert dans la même rivière Détroit le chenal Livingstone, profond de 22 pieds.

Les améliorations qui se poursuivent aux ports de Fort-William et de Port-Arthur donneront une profondeur minimum de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Cette profondeur existe déjà aujourd'hui dans les chenaux conduisant aux principaux quais.

C'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui pourvoit à l'entretien des aides à la navigation sur toutes les rivières et les lacs du Canada.

Les canaux du Sault-Sainte-Marie, de Welland, de Cornwall, de Soulanges et de Lachine sont parfaitement éclairés à l'électricité dans tout leur parcours; les portes d'écluse fonctionnent également à l'électricité. Le canal de la Pointe-Farran est éclairé au gaz acétylène.

La navigation, que la glace ferme pendant les mois d'hiver, s'ouvre vers la fin d'avril sur les grands lacs et la route du Saint-Laurent. On emploie maintenant des steamers brise-glace pour prolonger la saison navigable aux têtes de ligne dans le lac Supérieur et la baie Georgienne.

ÉTAT DE LA PROFONDEUR MINIMUM ACTUELLE DES CHENAUX AMÉLIORÉS.

De la Pointe-au-Père à Montréal..	30 pieds.
De Montréal à Port-Colborne..	14 "
De Port-Colborne à Fort-William..	18¾ "

CANAL LACHINE.

Longueur du canal..	8½ milles terrestres.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses..	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils, à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du canal neuf..	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds par 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buses. Les deux écluses nord d'aval ont été portées à 270 pieds de longueur, et il y a 16¼ pieds sur les seuils.

Le canal se compose d'un chenal avec deux séries d'écluses: les vieilles et celles qui ont été agrandies. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, ce qui permet d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ces rapides se trouvent à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal..	14 milles terrestres.
Nombre d'écluses—	
Ecluses d'ascension..	4
Ecluse de prise d'eau..	1
Dimensions des écluses..	280 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	15 "
Largeur du canal au fond..	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.. ..	164 "

Le canal s'étend depuis la Pointe-des-Cascades jusqu'à Côteau-Landing, évitant ainsi les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal..	11 milles terrestres.
Nombre d'écluses..	6
Nombre d'écluse de prise d'eau..	1
Dimension des écluses..	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses..	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	14 "
Largeur du canal au fond..	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 par 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buses.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall, il y a un intervalle de 31 milles sur le lac Saint-François, qu'on a rendu navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	1¼ mille.
Nombre d'écluse	1
Nouvelle écluse	800 pieds par 50.
Ancienne écluse	200 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance, par le fleuve Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal	3⅝ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	152 "

On peut se servir de la vieille écluse de 200 pieds par 45 pieds à 9 pieds d'eau sur des buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 9½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal..	7⅓ milles.
Nombre d'écluses..	3
Dimensions des écluses—	
Ecluse d'ascension au pied du canal..	de 800 x 50 pieds.
Ecluse de prise d'eau à la tête du canal..	de 270 x 45 pieds.
Ecluse d'ascension pour passer les navires autour des rapides des Galops seulement..	de 303 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	14 "
Largeur du canal au fond..	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest..	5⅛ milles.
Largeur au fond..	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau, eau basse, lac Ontario.	124 "
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac Ontario..	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et le lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

	Ancien canal.	Nouveau canal agrandi.
Longueur du canal..	27½ milles.	26¾ milles.
Paires de portes auxiliaires (autrefois 3)..	2	1
Nombre d'écluses.. de prise d'eau	1	1
Nombre d'écluses.. d'ascension..	26	25
Dimensions. 1 (de partage) 230 x 45; 1 écluse 200 x 45; 1 écluse 270 x 45; 24 écluses 150 x 26½		270 par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses..	326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	10½ "	14 "

BRANCHE DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal:—

De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland..	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc..	300 "
De la tranchée à Chippewa à la rivière Niagara (navigation d'un tirant d'eau de 6 pieds seulement)..	1,020 "
Nombre d'écluses—une à l'aqueduc et une à Port-Robinson..	2
Dimensions des écluses..	150 pieds x 26½.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland, en descendant..	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal..	21 milles
Nombre d'écluses..	2
Dimensions des écluses..	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 300 x {28 pieds, amont. / 45 pieds, aval.}
Ascension totale par les écluses..	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	6 " seulement.
Profondeur navigable du chenal..	9 "

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal..	1¾ mille.
Nombre d'écluse..	1
Dimensions de l'écluse..	185 x 45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	7½ pieds
Ascension totale par l'écluse..	7 "
Profondeur navigable du chenal..	6 " seulement.

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes de service; l'ancienne et la nouvelle, agrandie.

D'Allanburg à Port-Colborne, parcours de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Sault. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur, la distance, par le lac Supérieur, est de 274 milles, et jusqu'à Duluth, de 397 milles.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal entre les extrémités des jetées d'entrée.	1⅒ mille ou 7,472 pieds.
Nombre d'écluse.	1
Dimension de l'écluse.	900 x 60 pieds au niveau de l'eau; largeur au fond de l'écluse, 59 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau).	18 pieds 3 pouces.
Ascension totale, élévation ou descente des eaux (moyenne).	19 "
Largeur du canal au fond.	141 " 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau.	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur, sur le territoire canadien.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, voici quels sont les ouvrages exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux de la rivière Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne. Le canal de Carillon. Le canal de Grenville.

CANAL RIDEAU.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:—

Sections de navigation.	Distance inter-médiaire.	Distance totale de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine.	8½	
De Lachine à l'écluse de Sainte-Anne	15	23½
Ecluse de Sainte-Anne et jetées.	⅛	23⅝
De l'écluse de Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal de Carillon au canal de Grenville.	6¼	57⅝
Canal de Grenville.	5¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau.	56	119⅜
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston.	126¼	245⅝
" " branche de Perth, du lac Rideau à Perth	7	195

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Nouvelle écluse.	Ancienne écluse.
Longueur du canal..	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses..	1	1
Dimensions des écluses..	200 x 45 pieds.	190 x 45 pieds.
Ascension totale..	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.. ..	9 "	6 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal..	¾ mille.
Nombre d'écluses..	2
Dimensions des écluses..	200 x 45 pieds.
Ascension totale..	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	9 "
Largeur du canal au fond..	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau..	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon, il y a un intervalle navigable de 27 milles, par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal..	5¾ milles.
Nombre d'écluses..	5
Dimensions des écluses..	200 x 45 pieds.
Ascension totale..	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	9 "
Largeur du canal au fond..	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, se trouve à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable..	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston..	33 d'ascension. 14 de chute.
Montant total de l'élévation ou de la descente des eaux des écluses.. .. .. 457½ pieds	292¼ d'ascension. 165¼ de chute. } à eau basse.
Dimension des écluses..	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs.. ..	5 "
Largeur du canal au fond..	54 pieds dans le roc. 60 pieds dans la terre.
Largeur du canal à la surface de l'eau..	80 pieds dans la terre.

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal..	7 milles.	
Nombre d'écluses..	2	
Dimensions des écluses....	134 x 33 pieds.	
Ascension totale..	26 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 "	6 pouces.
Longueur du barrage..	200 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau..	80 "	dans le roc.
Largeur du canal au fond	40 "	dans l'argile.
	60 "	

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve dans le haut du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation:—

A partir du point culminant, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et celle qui va vers Kingston, par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolf.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac La-Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opinicon.

Le lac Opinicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac au Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas et forment, à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraquoi. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal, et s'étend le long de la rivière Richelieu, par l'écluse de Saint-Ours, jusqu'au bassin de Chambly, puis par le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean pour ensuite suivre la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La distance, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York:—

Sections de navigation.	Distance intermédiaire.	Distance totale.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6½ "
Longueur du barrage dans le chênal de l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur de la rivière Richelieu, entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, est de 7 pieds, et la distance de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses:—		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds.	De 22½ à 24 pds. de larg.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	
Ecluses d'ascension nos 3, 4, 5, 6	118 "	
Ecluses d'ascension nos 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Chambly et Saint-Jean.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale, qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

La série de nappes d'eau en question se compose d'une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au port Honey, à environ 10 milles au nord de Midland, sur la baie Georgienne, lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel qu'amendé:—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Chevreuil, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 155 milles de Trenton; du lac Balsam, par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe. A partir du lac Simcoe la route traverse le lac Couchiching et descend la rivière Severn jusqu'à l'étang Gloucester et de là par les lacs Go-Home et le sud du port Honey pénètre dans la baie Georgienne au rocher Skylark entre les îles de Beausoleil et de Minnicoganashene. Il y aura partout sur les buscs 8 pieds 4 pouces d'eau. On obtient un autre passage entre l'étang Gloucester et la baie Georgienne au moyen d'une petite écluse à Fort-Severn ayant 6 pieds sur les buscs.

L'exécution entière de ce projet commencée en 1837 par le gouvernement impérial fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance d'approximativement 174 milles à partir de Trenton.

Les travaux d'amélioration à la navigation de la Trent jusqu'à date comprennent de courts canaux avec écluses à Hastings, Peterborough; de Peterborough à Lakefield, 7 écluses, dont une d'ascension hydraulique; Pointe de Young, Burleigh-Falls, Lovesick, Buckhorn, Bobcaygeon, Chutes Fénelon, Rosedale, et six écluses entre les lacs Balsam et Simcoe, dont une d'ascension hydraulique; aussi une écluse et un barrage à Lindsay.

Il y a aussi des barrages aux Chutes Healey, à Hastings, à Peterborough, 6 de Peterborough à Lakefield; à la Pointe de Young, à Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon, aux Chutes Fénelon, à Rosedale, et 3 entre les lacs Balsam et Simcoe.

Il a été de plus construit des ponts à plusieurs des écluses et à d'autres endroits.

Pour la commodité, l'on a établi pour ce canal les divisions suivantes, les longueurs étant données:—

DIVISION DES LACS ONTARIO ET AU RIZ.

Cette division renferme le canal et la rivière navigable à partir de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, soit un parcours de 56 milles.

Au cours de la session de 1907, le gouvernement a décidé d'adopter la route de la rivière à partir de Trenton sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, et les travaux de construction furent commencés à l'automne. Ces améliorations se font sur le principe de l'établissement de barrages dans la rivière aux endroits propices, et les étangs ainsi créés sont ensuite reliés ensemble au moyen d'écluses. Les écluses dans cette division auront 175 pieds de longueur et 33 pieds de largeur, avec 8 pieds 4 pouces

d'eau sur les seuils. La profondeur minimum de l'eau dans les biefs sera de 9 pieds. L'on a divisé ces 56 milles pour les fins de la construction en sept sections. Des contrats ont été adjugés pour la construction de toutes ces sections. Le lac au Riz se trouve à 369 pieds au-dessus du lac Ontario à l'eau basse, et l'on surmontera probablement cette ascension au moyen de dix-huit écluses.

DIVISION DE PETERBOROUGH AU LAC DU RIZ.

Cette division renferme l'étendue de rivière et lac navigables depuis l'extrémité d'aval du lac au Riz jusqu'à Peterborough, soit 32 milles.

La division est navigable et la profondeur minimum de l'eau est de 6 pieds.

Il y a à Hastings une écluse en béton qui remplace l'ancienne écluse en maçonnerie et un barrage également en béton remplaçant l'ancienne structure en bois qui maintiennent la navigation sur la rivière Trent, le lac au Riz et la rivière Otonabi jusqu'à Peterborough, une distance d'environ 38 milles.

A Peterborough, à 89 milles de Trenton, existent une écluse en maçonnerie et un barrage en béton qui maintiennent la navigation par le lac Little jusqu'à l'écluse n° 6 de la division Peterborough-Lakefield, soit une distance d'à peu près trois quarts de mille.

DIVISION PETERBOROUGH-LAKEFIELD.

Cette division comprend l'étendue de rivière et le canal navigables à partir du lac Little à Peterborough jusqu'à Lakefield, soit un parcours de dix milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minimum de six pieds.

De Peterborough à Lakefield la navigation se maintient sur la rivière Otonabi au moyen d'une série d'écluses en béton et de barrages en bois comme suit:—

En quittant le lac Little on traverse l'écluse n° 6 et à un demi-mille à peu près, de là l'on atteint l'écluse d'ascension hydraulique. L'ascension est de 65 pieds dans un bief qui s'étend jusqu'à l'écluse n° 5, à environ cinq milles de Peterborough, et le dernier mille seulement de ce bief se trouve dans la rivière; de là à Lakefield les écluses 5, 4, 3, 2 et 1 et leurs barrages respectifs permettent de naviguer jusqu'à Lakefield, situé à dix milles environ de Peterborough, ou à 99 milles de Trenton, puis sur un autre parcours de cinq milles jusqu'à la Pointe-Young.

DIVISION DES LACS KAWARTHA.

Cette division comprend l'étendue par lac et rivière de Lakefield, à l'entrée du canal sur la rive occidentale du lac Balsam,—soit un parcours de 62 milles.

Navigable dans une profondeur d'eau minimum de six pieds. On peut aussi inclure dans cette division le ruisseau Lindsay, qui comprend le lac et la rivière Scugog à partir du chenal principal dans le lac à l'Esturgeon jusqu'à Port-Perry, soit un parcours d'environ 30 milles, non inclus dans le total de 62 milles mentionné ci-dessus. Il a été récemment construit sur ce réseau, à Lindsay, une nouvelle écluse et un barrage.

A la Pointe-Young une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation par les lacs Clair et Pierreux jusqu'à Burleigh, une distance d'à peu près neuf milles.

A Burleigh il existe une écluse en maçonnerie à deux sas et un barrage en béton pour maintenir la navigation sur le lac Lovesick, soit environ deux milles, jusqu'à Lovesick. L'on a récemment terminé le nouveau barrage en béton à Burleigh.

A Lovesick une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation dans la baie du Daim, sur un parcours d'à peu près cinq milles jusqu'à Buckhorn.

Une écluse en maçonnerie et le nouveau barrage en béton maintiennent la navigation à Buckhorn sur un parcours d'environ 16½ milles, par les lacs Buckhorn et au Pigeon, jusqu'à Bobcaygeon, à 136 milles de Trenton; la navigation se maintient également à partir du lac Buckhorn par le lac Chemong jusqu'à Bridgenorth, soit sur un parcours de huit milles et dans la rivière au Pigeon, le lac au Pigeon à Omemee. environ dix milles, ce sont là des branches qui se rattachent au cours principal.

A Bobcaygeon une écluse en maçonnerie et deux barrages, dont l'un a été récemment reconstruit en béton et l'autre qui est en bois, maintiennent la navigation par le lac à l'Esturgeon et la rivière Fénelon, soit une distance d'environ 14½ milles jusqu'aux Chutes Fénelon.

Il existe aux Chutes Fénelon un petit canal, une écluse en maçonnerie à deux sas et un nouveau barrage en béton qui maintiennent la navigation par les lacs Cameron jusqu'à Rosedale, une distance d'à peu près 3½ milles, et jusqu'à la nouvelle écluse en béton des mêmes dimensions que celles de la division des lacs Ontario et au Riz.

A Rosedale la nouvelle écluse en béton et le barrage maintiennent la navigation sur le lac Balsam, le bief culminant du canal qui s'étend à partir de Rosedale jusqu'à l'écluse hydraulique à Kirkfield, une distance de douze milles; la navigation sur la moitié de ce parcours se fait par un canal qui relie le lac Balsam à l'écluse, laquelle se trouve à environ 166 milles de Trenton.

DIVISION DES LACS SIMCOE-BALSAM.

Cette division s'étend à partir du lac Balsam jusqu'à Gamebridge, sur le lac Simcoe—soit un parcours de 18·2 milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minimum de six pieds.

A l'écluse hydraulique de Kirkfield une descente de 50·44 pieds à partir du bief culminant. De cet endroit à Gamebridge, sur le lac Simcoe, à 179 milles de Trenton la route se compose de biefs de canal et de rivière maintenus au moyen du barrage de la rivière Talbot. Il y a cinq nouvelles écluses en béton, portant les numéros 1, 2, 3, 4 et 5 et des barrages en béton aux numéros 1, 2 et 3.

DIVISION DE LA RIVIÈRE SEVERN.

Cette division renferme la partie occidentale du réseau s'étendant du lac Simcoe à la baie Georgienne. Elle comprend trois sections principales n°s 1, 2 et 3 puis la section de Port-Severn. Sauf la section 1 toutes les autres sont en voie de construction.

La section 3 s'étend à partir du lac Couchiching jusqu'à un endroit à 1¾ mille en amont des rapides Ragged, soit une distance de 15·3 milles. Les barrages aux différentes sorties du lac Couchiching seront remodelés de façon à obtenir une réglementation plus efficace de l'eau. Une tranchée de 4 milles de longueur ainsi qu'une écluse de 20 pieds de chute à son extrémité septentrionale relèvera le lac Couchiching à la rivière Severn immédiatement en aval du pont Severn. A partir de cet endroit la route suit la rivière Severn par le lac Sparrow jusqu'à l'extrémité inférieure de la section, sans éclusage.

La section 2, de 11·6 milles de longueur s'étend jusqu'à la grande chute. A l'exception d'un parcours de ¼ de mille de la tranchée près de l'extrémité orientale de la section, la route suit partout le lit de la rivière. Le barrage et l'outillage de force motrice aux rapides Ragged seront remplacés par un nouveau barrage, un nouvel outillage ainsi qu'une écluses de 47 pieds de chute qui seront placés à 2 milles plus bas. Ce sera la seule écluse dans cette section. L'on est à construire un barrage régulateur sur le Pretty-Channel.

La section 1, de 16·8 milles de longueur s'étend jusqu'à l'eau profonde dans la baie Georgienne à l'ouest de l'île Beausoleil. Entre la grande chute et l'étang Gloucester la route suit le bord est de la rivière et se composera de deux écluses de 29 pieds de chute chacune reliées par un lac artificiel. Le niveau de l'étang Gloucester s'étend par les lacs Go-Home jusqu'à l'écluse au sud du port Honey et par une chute d'environ 14·5 pieds le canal se trouvera au niveau de la baie Georgienne.

La section de Port-Severn comprend les barrages destinés à retenir et à régler l'eau à Port-Severn ainsi qu'à maintenir le niveau de l'étang Gloucester. Une petite écluse à cet endroit fournira à de petites embarcations une autre route entre l'étang Gloucester et la baie Georgienne.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

On projette de canaliser la rivière Holland du lac Simcoe à Newmarket—soit 12·3 milles. Les travaux n'ont pas été complétés. En décembre 1911 ils ont été discontinués.

Suit une liste des écluses actuellement utilisées et leurs dimensions par ordre de situation, de Hastings à Gamebridge, sur le lac Simcoe.

		Longueur d'un chardonnet à l'ancre.	Largeur.	Profond. de l'eau sur le seuil.	Ascension.
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Ecluse à Hastings	175	33	8 4 pcs	9
1	" à Peterborough	134	33	6	9
1	" n° 6, Peterborough—division Lakefield	142	33	6	12
1	" à Peterborough, écluse hydraulique n° 1	140	33	6	65
1	" n° 5, Peterborough—division Lakefield	142	33	6	14
1	" n° 4, " " "	142	33	6	12
1	" n° 3, " " "	142	33	6	12
1	" n° 2, " " "	142	33	6	10
1	" n° 1, " " "	142	33	6	16
1	" à Pointe-Young	134	33	6	6
1	" à Burleigh, chacune 11½ pieds { Amont / Aval.	134 / 150	33	6	23
1	" à Lovesick	134	33	6	4
1	" à Buckhorn	134	33	6	9
1	" à Bobcaygeon	134	33	6	7
2	" aux Chutes Fénelon, chacune 12 pieds { Amont / Aval.	134 / 150	33	6	24
1	" à Rosedale	175	33	8 4 pcs	4
1	" à Kirkfield, écluse hydraulique n° 2	140	33	6	50·44
1	" n° 1, division des lacs Simcœ—Balsam	142	33	6	21
1	" n° 2, " " "	142	33	6	14
1	" n° 3, " " "	142	33	6	14
1	" n° 4, " " "	142	33	6	14
1	" n° 5, " " "	142	33	6	11
24					
1	" à Lindsay, division Scugog	142	33	6	6·5

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal.	Environ 2,600 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.	55 pieds.
Ecluse.	1 écluse de marée, 4 paires de portes.
Dimensions.	200 par 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur de l'eau dans le canal. . . .	19 pieds.
Montant et baissant extrême de la marée dans la baie Saint-Pierre. .	7 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de largeur et débouche dans l'océan Atlantique. L'on est à construire une nouvelle écluse de 300 pieds par 48 donnant entrée dans l'Atlantique; elle remplacera celle qui existe aujourd'hui.

PARTIE VIII---DIVERS

Tableaux des distances, chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais d'exploitation, recettes brutes, tonnage des marchandises et voyageurs, profits ou pertes, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Recettes, voyageurs, marchandises, dépêches et divers, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Nombre de tonnes de marchandises livrées de gare en gare et d'entier parcours, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté pour l'expédition, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Farine transportée, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Bois de sciage transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Bestiaux transportés, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Sucre brut et raffiné transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Poisson frais et salé transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Marchandises à destination et en provenance d'Europe transportées, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Recettes, frais d'exploitation et profits ou pertes, chaque année, depuis 1880.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE-DU-PRINCE ÉDOUARD.

Frais d'exploitations, recettes, marchandises et voyageurs, chaque année, depuis 1875.

CANAUX.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Montréal à Port-Arthur.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Lachine à Ottawa.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, d'Ottawa à Kingston.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Saint-Jean à Sorel.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, du lac Ontario à la baie Georgienne.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.
Transport des marchandises en 1914 et en 1915.
Dates de l'ouverture et de la fermeture des canaux pendant la saison de 1915.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-nord. Il passe également par les ports de Lévis, vis-à-vis Québec, et Montréal sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 31 mars 1916, était de 1,518.39 milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne:—

	Milles.
De Montréal à Halifax par Lévis	838·60
" Saint-Jean par Lévis	741·09
" Sydney par Lévis	1,001·45
" Sydney-Nord par Lévis	986·29

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri à Montréal, ce qui réduit de 5·45 milles les distances qui précèdent.

LIGNE PRINCIPALE ET EMBRANCHEMENTS.

	Milles.
D'Halifax à Truro	62·12
Embranchement de Dartmouth	81·57
De Truro à Moncton	124·75
De Moncton à Saint-Jean	89·36
Embranchement de la Pointe-du-Chêne	11·89
De Pacific-Junction à Campbellton	175·25
De Campbellton à Mont-Joli	105·38
De Mont-Joli à la Rivière-du-Loup	83·44
Embranchement de la rivière Ouelle	6·48
De la Rivière-du-Loup à Chaudière Junction	118·13
De Hadlow à la Courbe de la Chaudière	5·76
De Chaudière à Sainte-Rosalie	115·80
De la Jonction Saint-Charles à Pointe Lévis	14·69
Embranchement de Nicolet	16·76
Embranchement de Dalhousie	6·74
De Pictou à Brown's-Point	2·23
De Oxford-Junction à Stellarton	79·40
De la Jonction près New-Glasgow à Pictou-Landing	8·30
De Pugwash-Junction à Pugwash	4·60
De Truro à Mulgrave	122·35
De Pointe-Tupper à Sydney	101·84
De Fredericton à la Jonction Derby	110·64
De la Jonction Nelson à Loggieville	13·77
De la Jonction Ferona à Sunny-Brea	12·52
De New-Glasgow à Thorburn	5·35
	1,479·12

AFFERMÉ.

Longueur de la ligne principale de la Pointe-Lévis à Hadlow	0·97	
De la courbe de la Chaudière à Chaudière	1·27	
De la Junction Sainte-Rosalie à Montréal	37·03	39·27
Total du nombre de milles		1,518·39
De Mulgrave à Pointe-Tupper (traverse)		0·80
		1,519·19
Chemin de fer Intercolonial		111·30
N.-B. et I.-P.-E		36·05
Saint-Jean et Québec		119·87

EMBRANCHEMENTS POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES.

LA PROPRIÉTÉ DU GOUVERNEMENT.

	Milles.
Voie de service d'un endroit près la rue North au terminus en eau profonde, Halifax	0·85
Filature de Halifax	2·10
De la gare de Sydney-Nord au quai	0·82
Voie de service d'un endroit près du débarcadère de Pictou au quai à houille	0·75
De la gare de Pictou au quai	0·15
Voie de service de la tannerie Logan	0·48
De la gare de Pugwash au quai	0·07
Embranchement du quai de Sackville	0·47
Embranchement du quai de Dorchester	1·00
Embranchement du quai de Moncton	1·00
Embranchement de la baie Courtney	2·39
Prolongement sur la façade riveraine à Saint-Jean	0·44
De la gare de Saint-Jean au quai en eau profonde	0·28
Embranchement du quai de New-Castle (compris dans la subdivision de Dalhousie)	1·75
Embranchement du quai de Campbellton	0·43
Embranchement de Rimouski	2·00
Rameau de Trois-Pistoles	2·38
Embranchement du quai de la Rivière-du-Loup	4·16
Rameau de Saint-Pacôme (compris dans la subd. de Nicolet)	1·27
Embranchement Carmel, de la ligne principale au village	1·05
Rameau de Fort-Lawrence	1·18
Rameau de Wallace	2·00
Embranchement Pugwash à la briqueterie	1·02
Embranchement de Bathurst	2·43
De la rivière Georges au Lac Ecossais	1·65
Raccordement du Pont de Québec	2·37
	34·98

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Charlottetown à Tignish	116·1
De la Jonction Mount-Stewart à Georgetown	24·4
De Royalty-Junction à Souris	54·7
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	11·8
De Charlottetown à Murray-Harbour	47·8
De Montague-Junction à Montague	6·2
De la jonction de Harmony à Elmira	9·9
Lake Verde à Vernon	3·7
	274·6

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1916.

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Profits.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c,	$ c.	$ c.		
1876-77..	714	1,661,673 55	1,154,445 33	....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78..	714	1,816,273 56	1,378,946 78	....	432,326 78	552,710	618,957
1878-79..	714	2,010,183 22	1,294,009 69	....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80..	829	1,603,439 71	1,506,298 48	....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81..	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	....	725,777	631,245
1881-82..	840	2,069,657 45	2,079,262 66	9,605 18	....	838,956	779,994
1882-83..	840	2,360,373 27	2,370,910 10	17,547 18	....	970,961	878,600
1883-84..	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	....	1,009,237	944,636
1884-85..	941	2,519,751 56	2,441,203 66	....	78,547 90	989,986	957,228
1885-86..	946	2,583,999 67	2,450,093 88	....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87..	977	2,922,369 62	2,660,116 93	....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88..	971	3,366,781 74	2,983,336 05	....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89.	971	3,244,647 73	2,967,801 00	....	276,847 73	1,218,877	1,136,272
1889-90..	971	3,560,575 74	3,012,739 87	....	847,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91..	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92..	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93..	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	....	1,338,080	1,292,878
1893-94..	1,142	2,981,671 98	2,987,510 17	5,838 29	....	1,342,710	1,301,062
1894-95..	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815 21	....	1,276,816	1,352,664
1895-96..	1,142	3,012,827 62	2,957,670 10	....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97.	1,145	2,925,968 67	2,866,028 02	....	59,940 65	1,296,028	1,501,690
1897-98..	1,201	3,327,648 51	3,117,669 85	....	209,978 66	1,434,576	1,523,444
1898-99..	1,315	3,675,686 21	3,738,331 44	62,645 43	....	1,750,761	1,603,095
1899-1900	1,315	4,431,404 69	4,552,071 71	120,667 02	....	2,151,208	1,029,754
1900-01..	1,315	5,160,404 64	4,972,235 87	....	488,186 77	2,111,310	2,517,295
1901-02..	1,315	5,574,563 30	5,671,385 91	96,822 61	....	2,385,816	2,186,226
1902-03..	1,315	6,196,653 19	6,324,323 72	127,670 53	....	2,790,737	2,404,230
1903-04..	1,321	7,239,982 04	6,339,231 43	....	900,750 61	2,664,149	2,663,156
1904-05..	1,446	8,508,826 75	6,783,522 83	....	1,725,303 92	2,782,257	2,810,960
1905-06..	1,446	7,881,914 36	7,643,829 90	61,915 54	....	3,156,189	2,737,160
1906-07†.	1,448	6,030,171 83	6,248,311 00	218,139 17	....	2,606,073	2,044,847
1907-08..	1,448	9,157,435 53	9,173,558 80	16,123 27	....	4,134,064	2,789,371
1908-09..	*1,447·13	9,328,021 55	8,527,069 46	....	800,952 09	3,573,972	2,907,232
1909-10..	1,447·13	8,645,070 33	9,268,234 99	623,164 66	....	3,927,240	3,122,347
1910-11..	1,455·63	9,595,976 79	9,863,783 40	267,806 61	....	4,101,400	3,232,895
1911-12..	1,468·15	10,591,035 84	10,593,785 84	2,750 00	....	4,536,599	3,416,553
1912-13..	1,467·73	‡11,984,482 69	11,984,482 69	....	....	5,203,469	3,763,115
1913-14..	1,457·77	**12,878,549 00	12,878,549 00	....	....	5,287,740	3,983,511
1914-15..	1,450·08	11,438,373 00	11,444,873 00	6,500 00	....	4,529,002	3,613,373
1915-16..	1,526·78	12,551,495 84	14,068,791 41	1,517,295 57	....	5,447,220	4,124,387

† 1906-7, neuf mois seulement; l'exercice au Canada a été changé de façon à prendre fin le 31 mars au lieu du 30 juin.

* Le chemin de fer a été mesuré de nouveau cette année.

‡ De ce total, $4,500 ont été payés en allocations de commisération par vote spécial du parlement.

** De ce total, $11,360 ont été payés en allocation de commisération par vote spécial du parlement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé des recettes, chaque année, du 1er avril 1876 au 31 mars 1916.

Année.	Milles en exploitation.	Voyageurs.	Marchandises.	Dépêches et divers.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1876-7	714	460,368 15	607,564 99	86,512 21	1,154,443 33
1877-8	714	475,256 82	801,709 82	101,985 07	1,378,946 78
1878-9	714	451,893 29	752,490 85	88,715 55	1,294,009 69
1879-80	829	490,338 66	915,486 50	100,473 32	1,506,298 48
1880-1	840	545,114 48	1,113,872 21	101,407 23	1,760,493 92
1881-2	840	651,299 74	1,303,496 00	124,470 72	2,679,262 66
1882-3	840	741,992 72	1,487,601 98	141,326 40	2,379,910 10
1883-4	887	775,784 77	1,461,390 37	147,240 78	2,383,414 92
1884-5	941	747,285 13	1,542,052 10	151,566 35	2,441,203 66
1885-6	946	765,900 03	1,523,487 72	160,706 13	2,450,093 88
1886-7	977	828,328 28	1,677,971 59	153,817 06	2,660,116 93
1887-8	971	844,448 07	1,932,877 85	166,010 13	2,983,336 95
1888-9	971	906,246 77	1,909,094 44	152,460 09	2,967,801 00
1889-90	971	895,094 53	1,964,646 86	152,998 48	3,012,739 87
1890-1	1,094	962,316 88	1,853,629 88	160,448 62	2,977,395 38
1891-2	1,142	961,427 94	1,803,529 03	180,485 00	2,946,441 97
1892-3	1,142	1,002,912 74	1,868,853 84	184,468 80	3,065,499 09
1893-4	1,142	958,915 13	1,834,126 34	193,762 51	2,987,502 27
1894-5	1,142	963,914 44	1,782,608 54	194,194 97	2,940,717 95
1895-6	1,142	971,426 26	1,788,813 18	197,400 66	2,957,640 10
1896-7	1,145	979,005 57	1,687,050 42	199,472 03	2,866,028 02
1897-8	1,201	1,053,864 64	1,857,740 06	206,065 15	3,117,669 85
1898-9	1,315	1,167,453 16	2,348,096 58	222,781 70	3,738,331 44
1899-1900	1,315	1,404,469 87	2,912,790 52	234,811 32	4,552,071 91
1900-1	1,315	1,607,166 79	3,121,006 15	244,062 93	4,972,235 87
1901-2	1,315	1,770,941 13	3,644,513 42	255,931 36	5,761,385 91
1902-3	1,315	1,927,916 87	4,128,255 00	268,151 75	6,324,323 72
1903-4	1,321	2,021,568 40	4,041,122 48	276,540 55	6,339,231 43
1904-5	1,446	2,105,066 75	4,373,178 75	305,277 53	6,783,522 33
1905-6	1,446	2,297,716 52	5,019,805 53	326,307 85	7,643,829 90
1906-7	1,448	1,952,438 88	4,032,745 00	263,127 12	†6,248,311 05
1907-8	1,448	2,711,416 98	6,054,493 45	407,643 37	9,173,358 80
1908-9	*1,447·13	2,628,218 57	5,502,550 58	396,300 31	8,527,069 46
1909-10	1,447·13	2,765,884 66	6,048,884 18	453,466 15	9,268,234 99
1910-11	1,455·63	2,899,419 82	6,344,595 66	619,767 92	9,863,783 40
1911-12	1,468·15	3,017,304 63	7,008,300 49	568,180 72	10,593,785 84
1912-13	1,467·73	3,438,447 32	8,028,760 13	517,275 24	11,984,482 69
1913-14	1,457·77	3,674,878 75	8,469,590 33	734,079 92	12,878,549 00
1914-15	1,450·08	3,291,916 96	7,310,765 11	842,191 07	11,444,873 14
1915-16	1,526·78	4,010,879 58	9,200,339 21	857,572 62	14,068,791 41

* Mesuré de nouveau cette année. † 1906-7, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ indiquant le nombre de tonnes de marchandises distribuées de gare en gare et d'entier parcours transportées chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1916.

Exercice.	Milles en exploitation.	Marchandises.	Marchandises d'entier parcours	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour les exercices ont été détruits lors de l'incendie des bureaux de Moncton.		421,327
1877-8	714			522,710
1878-9	714			510,861
1879-80	829			561,924
1880-1	840			725,777
1881-2	840	571,784	267,272	838,956
1882-3	840	537,025	443,936	970,961
1883-4	887	584,581	424,658	1,009,237
1884-5	941	506,574	483,352	989,936
1885-6	946	580,076	443,712	1,023,788
1886-7	977	633,455	509,565	1,143,020
1887-8	971	727,599	561,224	1,288,823
1888-9	971	624,436	594,441	1,218,877
1889-90	971	756,696	612,123	1,368,819
1890-1	1,094	797,[illegible]92	507,042	1,304,534
1891-2	1,142	750,783	513,792	1,264,575
1892-3	1,142	1,030,628	357,452	1,388,080
1893-4	1,142	966,114	376,596	1,342,710
1894-5	1,142	901,374	366,442	1,267,816
1895-6	1,142	1,101,229	368,389	1,379,618
1896-7	1,145	927,167	368,859	1,296,028
1897-8	1,201	1,053,569	381,007	1,434,576
1898-9	1,315	1,351,569	399,192	1,750,761
1899-1900	1,315	1,713,928	437,280	2,151,208
1900-1	1,315	1,633,671	477,639	2,111,310
1901-2	1,315	1,914,551	471,265	2,385,816
1902-3	1,315	2,239,993	550,744	2,790,737
1903-4	1,321	2,123,261	540,888	2,664,149
1904-5	1,446	2,119,528	662,729	2,782,257
1905-6	1,446	2,413,863	742,326	3,156,189
1906-7	1,448	1,996,869	609,204	*2,606,073
1907-8	1,448	3,227,425	906,629	4,134,064
1908-9	†1,447·13	2,742,454	831,518	3,573,972
1909-10	1,447·13	2,958,642	968,598	3,927,240
1910-11	1,455·63	3,0[illegible]5,437	1,015,963	4,101,400
1911-12	1,468·15	3,452,489	1,084,110	4,536,599
1912-13	1,467·73	3,913,373	1,290,096	5,203,469
1913-14	1,457·77	3,783,578	1,504,162	5,287,740
1914-15	1,450·08	2,983,719	1,545,283	4,529,002
1915-16	1,526·78	3,788,852	1,658,368	5,447,220

* 1906-7, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Relevé du nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours transportés chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1916.

Exercice.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs de gare en gare.	Nombre de voyageurs d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bureaux de Moncton.		613,420
1877-8	714			619,957
1878-9	714			640,101
1879-80	829			581,483
1880-1	840			631,245
1881-2	840	647,534	132,460	779,994
1882-3	840	728,186	150,414	878,600
1883-4	887	784,715	159,921	944,635
1884-5	941	812,028	145,200	957,228
1885-6	946	784,817	148,063	932,880
1886-7	977	814,032	128,752	942,784
1887-8	971	948,324	91,839	1,040,163
1888-9	971	1,050,592	85,680	1,136,272
1889-90	971	1,112,695	91,531	1,219,233
1890-1	1,094	1,203,814	94,490	1,298,304
1891-2	1,142	1,198,649	99,083	1,297,732
1892-3	1,142	1,188,827	104,051	1,292,878
1893-4	1,142	1,216,027	85,035	1,301,062
1894-5	1,142	1,272,284	80,383	1,352,667
1895-6	1,142	1,386,803	85,063	1,471,866
1896-7	1,145	1,416,631	85,059	1,501,690
1897-8	1,201	1,438,590	89,854	1,523,444
1898-9	1,315	1,504,652	98,443	1,103,095
1899-1900	1,315	1,878,858	112,896	1,791,754
1900-1	1,315	1,905,599	119,696	2,025,295
1901-2	1,315	2,061,196	125,030	2,186,226
1902-3	1,315	2,555,013	149,217	2,404,230
1903-4	1,321	2,447,843	215,313	2,663,156
1904-5	1,446	2,589,928	221,032	2,810,960
1905-6	1,446	2,491,472	245,688	2,737,160
*1906-7	1,448	1,853,126	191,721	2,044,846
1907-8	1,448	2,593,886	195,485	2,789,371
1908-9	†1,447·13	2,656,217	251,020	2,907,237
1909-10	1,447·13	2,873,547	248,777	3,122,324
1910-11	1,455·63	2,968,435	264,460	3,232,895
1911-12	1,468·15	3,126,922	289,631	3,416,553
1912-13	1,467·73	3,448,411	314,704	3,763,115
1913-14	1,457·77	3,637,482	346,029	3,983,511
1914-15	1,450·08	3,348,614	264,757	3,613,371
1915-16	1,526·78	3,856,603	267,784	4,124,387

* 1906-7, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, à destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1916.

Exercice.	Pour l'Ouest.			Aux stations inter-médiaires.	Total.
	Via Ste-Rosalie.	*Via* Montréal.	*Via* St-Jean.		
1876-7	....	....	....	103,420	103,420
1877-8	....	....	....	97,043	97,043
1878-9	....	300	....	112,232	112,532
1879-80	....	1,097	....	135,369	136,466
1880-1	....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-2	....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-3	....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-4	....	32,014	19,532	252,014	293,562
1884-5	....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-6	....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-7	....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-8	....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-9	....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	....	164,453	25,126	366,967	554,546
1890-1	....	113,996	60,213	344,829	498,038
1891-2	....	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-3	....	136,808	3,775	402,653	543,296
1893-4	....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-5	....	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-6	....	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-7	....	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-8	....	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-9	....	4,647	5,399	484,163	494,206
1899-1900	....	3,495	....	599,714	603,289
1900-1	....	136	....	....	506,454
1901-2	....	1,131	5,763	3,640	546,986
1902-3	2,200	7,817	6,775	725,727	742,519
1903-4	2,260	637	513	691,346	694,761
1904-5	800	265	5,022	596,290	602,377
1905-6	7,542	1,625	661	610,444	620,272
*1906-7	1,737	2,808	3,252	624,833	632,630
1907-8	22	183	4,245	1,061,694	1,066,134
1908-9	514	945	4,243	909,050	914,752
1909-10	42	890	1,452	1,003,120	1,005,504
1910-11	90	180	633	983,921	984,824
1911-12	73	....	303	1,111,157	1,111,533
1912-13	....	....	425	1,216,636	1,217,061
1913-14	26	....	....	1,237,550	1,237,576
1914-15	....	....	50	1,083,492	1,083,542
1915-16	....	....	11,023	1,316,361	1,333,384

* 1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1916.

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
1876-7	....	....	....	1896-7	Aucun.	Aucun.	Aucun.
1877-8	....	....	....	1897-8	8,000	"	8,000
1878-9	....	....	....	1898-9	30,000	"	30,000
1879-80	....	....	....	1899-1900	13,239	"	13,239
1880-1	....	....	....	1900-1	147	"	147
1881-2	....	....	....	1901-2	Aucun.	"	Aucun.
1882-3	31,011	....	31,011	1902-3	"	"	"
1883-4	73,389	....	73,389	1903-4	147,438	"	147,438
1884-5	300,901	....	300,901	1904-5	Aucun.	"	Aucun.
1885-6	389,122	....	389,122	1905-6	*170,000	....	170,000
1886-7	575,880	....	575,880	1906-7	....	....	Aucun.
1887-8	69,021	....	69,021	1907-8	....	....	"
1888-9	129,725	....	129,725	1908-9	....	....	"
1889-90	502,012	....	502,012	1909-10	....	....	"
1890-1	148,803	59,543	218,337	1910-11	*233,839	2,000	235,839
1891-2	845,997	519,500	1,265,497	1911-12	†122,734	1,215,574	1,338,308
1892-3	156,306	197,666	352,975	1912-13	*2,021,901	....	2,021,901
1893-4	Aucun.	8,026	8,026	1913-14	*2,251,117	966,800	3,217,917
1894-5	"	Aucun.	Aucun.	1914-15	†859,888	658,524	1,518,412
1895-6	"	"	"	1915-16	1,942,642	....	1,942,642

* *Via* Montréal. 1906-7, neuf mois seulement. † *Via* Halifax.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice, depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1916.

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-7	254,710	1896-7	847,701
1877-8	557,772	1897-8	987,701
1878-9	630,329	1898-9	1,157,250
1879-80	535,248	1899-1900	1,234,077
1880-1	672,310	1900-1	1,292,106
1881-2	692,095	1901-2	1,311,707
1882-3	983,916	1902-3	1,521,540
1883-4	817,134	1903-4	1,607,050
1884-5	935,977	1904-5	1,769,480
1885-6	761,127	1905-6	1,882,630
1886-7	763,894	1906-7	1,531,140
1887-8	871,838	1907-8	1,528,620
1888-9	948,514	1908-9	1,466,920
1889-90	1,116,050	1909-10	1,608,170
1890-1	1,013,129	1910-11	1,696,280
1891-2	954,015	1911-12	1,873,640
1892-3	856,913	1912-13	2,094,990
1893-4	944,967	1913-14	1,960,920
1894-5	938,351	1914-15	2,374,440
1895-6	822,097	1915-16	2,822,900

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice, depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1916.

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1896-97	1,093,499
1877-78	331,170	1897-98	1,551,372
1878-79	302,921	1898-99	2,595,353
1879-80	534,021	1899-1900	2,720,453
1880-81	565,678	1900-01	3,535,364
1881-82	560,253	1901-02	2,959,761
1892-83	1,195,601	1902-03	3,392,252
1883-84	654,673	1903-04	2,788,772
1884-85	734,902	1904-05	3,317,910
1885-86	849,800	1905-06	2,924,226
1886-87	1,018,395	1906-07	2,231,864
1887-88	1,219,035	1907-08	4,567,245
1888-89	1,256,158	1908-09	4,727,268
1889-90	2,610,202	1909-10	7,074,042
1890-91	2,890,921	1910-11	5,080,848
1891-92	3,776,677	1911-12	5,206,440
1892-93	1,514,619	1912-13	6,530,920
1893-94	1,304,684	1913-14	6,419,560
1894-95	1,036,384	1914-15	5,011,840
1895-96	1,064,385	1915-16	6,537,213

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	50,096,474	1896-97	243,355,725
1877-78	56,626,547	1897-98	354,093,816
1878-79	55,626,696	1898-99	306,554,031
1879-80	55,462,654	1899-1900	379,350,074
1880-81	72,841,388	1900-01	396,858,964
1881-82	78,356,418	1901-02	428,051,029
1882-83	104,633,417	1902-03	459,231,589
1883-84	131,120,948	1903-04	465,379,803
1884-85	138,493,675	1904-05	518,434,310
1885-86	117,186,512	1905-06	572,878,600
1886-87	161,801,763	1906-07	452,602,703
1887-88	197,755,272	1907-08	754,759,383
1888-89	199,507,777	1908-09	571,395,101
1889-90	210,886,071	1909-10	677,805,611
1890-91	184,188,324	1910-11	647,327,499
1891-92	175,474,340	1911-12	656,418,588
1892-93	181,211,013	1912-13	830,654,000
1893-94	200,507,949	1913-14	1,000,849,630
1894-95	202,247,269	1914-15	558,730,900
1895-96	226,332,715	1915-16	720,012,230

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre des bestiaux transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1896-97	72,082
1877-78	46,498	1897-98	89,301
1878-79	47,584	1898-99	109,821
1879-80	70,990	1899-1900	92,813
1880-81	61,574	1900-01	95,923
1881-82	73,479	1901-02	98,495
1882-83	68,338	1902-03	127,060
1883-84	60,090	1903-04	113,006
1884-85	70,785	1904-05	110,670
1885-86	74,498	1905-06	106,589
1886-87	82,896	1906-07	97,381
1887-88	98,302	1907-08	99,824
1888-89	85,960	1908-09	104,165
1889-90	80,771	1909-10	106,712
1890-91	95,529	1910-11	113,976
1891-92	87,889	1911-12	115,189
1892-93	93,369	1912-13	119,490
1893-94	79,203	1913-14	98,207
1894-95	72,106	1914-15	163,800
1895-96	64,051	1915-16	128,312

1906-7, neuf mois seulement.

TABLAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, transportées sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1916.

Exercice	*Via* Ste-Rosalie à destination et en provenance de l'Ouest.	*Via* Montréal à destination et en provenance de l'Ouest.	*Via* St-Jean à destination et en provenance de l'Ouest.	A destination et en provenance de gares intermédiaires.	Total.
1876-77	.....	.....	.....	.....	.....
1877-78	.....	14,949	.....	3,405	18,354
1878-79	.....	21,628	.....	2,643	24,271
1879-80	.....	21,073	.....	4,952	26,025
1880-81	.....	15,454	.....	3,334	18,788
1881-82	.....	21,607	.....	4,168	25,775
1882-83	.....	24,875	.....	7,911	32,786
1883-84	.....	19,696	.....	6,533	26,229
1884-85	.....	22,787	.....	8,405	31,192
1885-86	.....	13,464	.....	8,216	21,680
1886-87	.....	16,923	.....	9,811	26,734
1887-88	.....	41,864	.....	8,878	50,742
1888-89	.....	17,340	.....	11,481	28,821
1889-90	.....	9,895	.....	11,730	21,625
1890-91	.....	9,923	.....	10,764	20,687
1891-92	.....	9,716	.....	23,835	33,571
1892-93	.....	7,295	.....	12,319	19,714
1893-94	.....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95	.....	6,749	213	10,399	17,361
1895-96	.....	3,767	314	16,748	20,829
1896-97	.....	2,654	263	17,239	20,156
1897-98	.....	5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99	.....	2,462	243	31,555	34,263
1899-1900	.....	6,880	307	37,108	39,794
1900-01	322	7,780	1,142	155,514	163,838
1901-02	1,106	11,925	1,528	172,733	183,147
1902-03	817	21,377	1,194	124,695	138,631
1903-04	2,079	15,325	2,994	146,070	174,520
1904-05	284	17,217	3,683	85,853	105,149
1905-06	2,026	15,922	5,337	128,462	153,042
1906-07	1,384	16,652	436	110,447	128,219
1907-08	2,440	16,652	519	134,541	154,052
1908-09	2,487	23,402	649	119,913	146,451
1909-10	2,367	21,064	5,818	131,273	160,522
1910-11	7,220	27,607	6,927	130,776	172,530
1911-12	9,911	63,544	8,777	213,579	295,811
1912-13	13,144	74,870	11,114	192,012	291,140
1913-14	16,424	58,083	45,776	123,964	244.247
1914-15	22,819	64,764	15,252	194,130	296,965
1915-16	48,119	124,024	17,384	356,369	545,896

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Sucre brut.					Sucre raffiné.				
	Via Ste. Rosalie.	A Montréal pour l'Ouest.	A St-Jean pour l'Ouest.	Aux gares intermédiaires.	Total.	Via Ste-Rosalie	A Montréal pour l'Ouest.	A St-Jean pour l'Ouest.	Aux gares intermédiaires.	Total.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	
1876-77	....	340	....	....	340	....	....	....	....	....
1877-78	....	186	....	....	186	....	....	....	....	....
1878-79	....	1,041	....	....	1,041	....	....	....	....	....
1879-80	....	12,220	....	....	12,220	....	....	....	....	....
1880-81	....	13,872	....	....	13,862	....	4,022	....	2,902	6,924
1881-82	....	13,256	....	1,290	15,546	....	7,146	....	3,607	10,753
1882-83	....	9,465	....	508	9,973	....	11,126	....	5,497	16,623
1883-84	....	13,778	....	3,068	16,846	....	14,543	....	7,265	21,808
1884-85	....	10,381	....	3,661	14,042	....	18,024	....	8,445	26,469
1885-86	....	4,394	....	3,988	8,392	....	7,674	....	5,858	13,518
1886-87	....	20,450	....	8,500	28,950	....	15,044	....	8,395	23,439
1887-88	....	14,320	....	14,085	28,405	....	21,641	....	7,133	28,774
1888-89	....	24,358	....	7,160	31,518	....	12,955	....	11,120	24,075
1889-90	....	6,390	....	8,913	16,303	....	6,778	....	6,125	12,903
1890-91	....	5,088	4,670	8,215	17,973	....	10,130	468	5,096	16,954
1891-92	....	7,142	3,960	10,535	21,637	....	12,633	7,647	12,414	32,721
1892-93	....	....	....	10,137	10,137	....	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94	....	....	....	6,775	6,775	....	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95	....	....	....	10,342	10,342	....	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96	....	....	....	9,824	9,824	....	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97	....	....	....	4,925	4,925	....	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98	....	....	....	....	....	....	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99	....	....	....	....	....	....	8,138	2,183	15,833	26,164
1899-1900	....	96	....	....	96	....	9,795	257	19,655	29,907
1900-01	....	489	....	....	489	403	14,791	12	10,615	25,821
1901-02	....	90	....	11,553	11,643	3,101	9,831	861	18,839	29,632
1902-03	....	194	....	17,137	17,331	3,183	5,763	1,636	20,529	31,111
1903-04	357	875	....	7,495	8,727	6,013	8,628	879	29,400	44,920
1904-05	602	600	78	1,495	15,684	1,446	7,107	224	23,937	31,764
1905-06	....	715	68	9,308	10,091	4,235	12,268	176	24,780	41,459
1906-07	....	394	....	14,671	15,065	1,998	5,898	2,374	13,927	24,197
1907-08	....	912	....	4,371	5,283	5,280	10,555	723	21,073	37,631
1908-09	6	1,705	....	6,817	8,528	5,095	8,906	979	21,527	36,507
1909-10	309	2,000	....	12,203	14,512	6,402	9,217	1,051	23,224	39,894
1910-11	532	1,293	....	24,166	25,991	6,326	9,368	947	25,026	41,667
1911-12	1,096	2,558	....	12,057	15,711	8,242	9,691	1,519	21,870	41,322
1912-13	1,380	14,030	....	....	15,410	8,678	9,640	1,422	23,684	43,424
1913-14	1,419	1,852	....	9,806	13,077	8,813	8,470	1,609	24,388	43,280
1914-15	2,053	1,998	....	5,894	9,945	10,333	11,331	861	30,399	52,924
1915-16	....	881	....	17,108	17,989	7,824	19,706	897	41,406	69,833

[1]1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis 1876.

Exercice.	Poisson frais.					Poisson salé.				
	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean.	Aux gares intermédiaires.	Total.	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean.	Aux gares intermediaires.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77....	....	530	921	527	1,978	....	551	1,848	802	3,201
1877-78....	....	596	1,015	474	2,085	....	898	1,644	805	3,346
1878-79....	....	471	1,336	817	2,624	....	988	1,038	1,048	2,974
1879-80....	....	519	1,462	453	2,334	....	1,612	2,238	959	4,809
1880-81....	....	498	1,879	920	3,297	....	1,418	937	1,051	4,406
1881-82....	....	475	1,919	967	3,951	....	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-82....	....	542	384	393	1,319	....	3,229	759	1,354	5,412
1883-84....	....	838	1,682	412	2,932	....	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85 ...	....	1,062	1,885	484	3,431	....	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86....	....	1,669	1,655	902	4,216	....	1,680	3,047	3,376	7,103
1886-87....	....	1,278	1,572	2,008	4,859	....	3,236	569	1,747	5,552
1887-88....	....	1,533	1,477	1,031	4,041	....	2,617	470	1,099	4,193
1888-89....	....	2,474	2,000	1,870	6,344	....	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90....	....	2,335	1,787	2,111	6,223	....	2,449	847	3,288	6,584
1890-91....	....	2,029	2,788	1,848	6,665	....	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92....	....	1,367	1,746	547	3,660	....	1,946	928	1,889	4,763
1892-93....	....	1,683	1,875	3,340	6,898	....	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94 ...	....	1,959	2,192	2,224	6,375	....	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95....	....	2,006	3,726	1,160	6,892	....	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96....	....	1,966	3,059	1,316	6,344	....	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97....	....	3,307	3,115	1,286	7,708	....	2,158	1,176	2,536	5,889
1897-98....	....	3,575	3,703	1,052	8,330	....	1,729	1,066	2,210	5,005
1898-99....	....	1,210	2,070	3,305	5,583	....	1,651	1,198	3,625	5,474
1890-1900..	....	2,547	2,706	3,686	8,939	....	2,421	1,563	2,658	6,643
1900-01....	37	2,009	3,207	4,125	9,393	860	3,416	1,346	4,643	9,768
1901-02....	219	3,013	4,373	5,477	13,082	283	3,250	1,413	5,196	10,042
1902-03....	149	2,269	3,040	4,842	10,289	493	2,808	1,615	6,579	11,495
1904-05....	779	1,939	3,588	5,002	11,068	225	2,359	564	5,848	8,996
1905-06....	284	2,748	2,439	7,706	13,177	683	2,740	346	6,994	10,763
1906-07....	320	2,882	3,712	7,400	14,314	307	3,159	416	6,348	10,227
1907-08....	199	3,288	1,353	6,224	11,064	661	2,856	1,976	7,034	12,527
1908-09....	312	2,965	2,794	6,946	13,017	668	4,078	1,632	4,866	11,244
1909-10....	547	3,965	2,616	6,525	14,110	697	3,759	806	6,706	14,868
1910-11 ...	1,216	4,300	2,733	6,161	14,110	893	3,590	1,993	9,130	15,546
1911-12 ...	1,476	4,213	1,917	6,686	14,292	4,250	4,060	425	10,108	18,843
1912-13....	1,490	4,572	3,928	7,294	17,284	909	5,795	2,902	8,529	18,135
1913-14....	2,424	4,424	3,435	9,361	19,744	1,242	5,503	1,657	7,810	16,212
1914-15....	2,183	3,746	1,180	9,904	17,013	2,549	6,771	452	9,246	19,018
1915-16....	785	2,821	2,141	7,339	13,086	2,319	9,684	2,305	10,690	24,998

1906-7, neuf mois seulement.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a jusqu'ici été exploité par la *Dominion Atlantic Railway Company* (ci-devant la *Windsor and Annapolis Railway Company*), en vertu d'un bail qui couvre également les droits de circulation sur le chemin de fer Intercolonial, de la jonction de Windsor à Halifax. La compagnie garde les deux tiers des recettes brutes, et l'Etat, qui entretient la voie et les constructions, reçoit l'autre tiers. A la date du 1er janvier 1914 il a été passé un nouveau bail avec la compagnie, sauf ratification par le Parlement, lequel sera valide pendant une période de 99 années à compter de cette date, et le loyer en sera de $22,500 par année.

Exercice.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du tiers des recettes brutes créditée à la ligne de la jonction Windsor jusqu'à Halifax.	Part du tiers des recettes brutes créditée à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	
1881-82	32	28,461 07	7,407 88	21,052 19	13,090 55	7,953 64	
1882-83	32	31,199 77	8,095 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	
1883-84	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	
1884-85	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	
1885-86	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	
1886-87	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	....	714 75
1887-88	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	
1888-89	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	
1889-90	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	
1890-91	32	39,519 56	9,284 48	38,508 35	28,931 71	1,303 42	
1891-92	32	42,391 23	9,382 38	30,235 13	19,514 37	13,994 48	
1892-93	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	
1893-94	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	
1894-95	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	
1895-96	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,985 37	
1896-97	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	
1897-98	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 09	14,045 01	
1898-99	32	56,314 51	13,840 48	42,474 04	12,873 06	29,600 94	
1899-1900	32	62,266 61	14,925 18	47,351 43	12,891 56	34,459 87	
1900-01	32	62,523 20	15,261 31	47,261 89	16,862 66	30,399 23	
1901-02	32	65,315 38	15,710 79	49,604 59	16,376 27	33,228 32	
1902-03	32	56,417 38	13,856 57	42,560 81	17,843 19	24,717 62	
1903-04	32	72,708 54	19,074 49	53,634 05	24,281 09	29,352 96	
1904-05	32	66,798 46	16,759 79	50,038 67	26,863 16	23,175 51	
1905-06	32	65,936 66	16,484 16	49,452 50	17,485 97	31,966 53	
1906-07	32	61,597 30	16,156 78	45,440 52	15,425 32	30,015 20	
1097-08	32	76,471 58	20,041 17	56,430 41	37,912 11	18,518 20	
1908-09	32	75,781 80	19,750 47	56,031 33	36,234 55	19,796 78	
1909-10	32	81,861 73	21,207 75	60,653 98	23,549 90	37,104 08	
1910-11	32	64,781 89	16,590 46	48,191 43	17,797 98	30,393 45	
1911-12	32	99,996 10	26,819 50	73,176 60	33,854 05	39,322 55	
1912-13	32	93,235 40	24,988 70	68,246 70	29,970 62	38,276 08	
1913-14	32	85,277 77	23,710 25	61,517 52	26,486 98	35,030 54	
1914-15	32	Loué à la "Dominion Atlantic Railway Company" à un taux annuel de $22,500.					

1906-7, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin de fer au trafic:—

Exercice.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchandises.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,358	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 46	135,899 60	85,699 89	38,668	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,923	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1881-82	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1882-83	199	236,428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1883-84	211	211,207 01	158,588 06	52,618 95	57,346	130,423
1884-85	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1885-86	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	63,589	103,067
1886-87	211	229,639 95	158,365 62	71,276 33	59,603	131,246
1887-88	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1888-89	211	266,485 85	160,971 78	105,524 07	52,604	133,099
1889-90	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1890-91	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1891-92	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,857 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,105 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896-97	211	240,489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	131,498
1897-98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	156,510
1898-99	211	218,053 01	165,021 03	53,040 98	57,968	129,667
1899-1900	211	220,931 81	174,738 73	46,193 08	62,227	147,471
1900-01	211	261,766 24	193,833 48	67,883 76	73,696	157,793
1901-02	210	270,159 97	197,999 97	72,160 00	74,381	184,748
1902-03	209	269,737 82	217,714 24	41,923 58	80,582	205,265
1903-04	209	335,695 44	234,390 03	101,305 41	86,286	224,517
1904-05	209	370,464 44	217,330 61	153,133 83	75,969	235,194
1905-06	261	294,253 16	257,270 57	36,982 59	87,162	371,092
1906-07	267	282,148 50	215,534 97	67,713 53	67,144	232,256
1907-08	267	399,947 79	304,579 83	95,367 96	97,250	317,828
1908-09	267·5	400,330 00	311,319 63	69,010 78	106,090	332,758
1909-10	267·5	427,283 73	319,074 74	108,208 99	105,741	251,038
1910-11	267·5	424,104 00	337,419 55	86,684 45	108,263	356,761
1911-12	267·5	449,962 91	367,203 39	82,759 52	120,218	388,076
1912-13	267·5	489,972 34	389,474 07	100,498 27	122,784	433,888
1913-14	275·2	571,415 37	409,616 74	161,798 63	115,751	445,739
1914-15	275·2	598,226 97	415,495 44	182,731 53	125,272	423,496
1915-16	274·9	545,020 62	390,926 82	154,093 80	118,862	412,535

1906-7, neuf mois seulement.

CANAUX.

Le coût de la construction et de l'agrandissement des canaux, ainsi que des améliorations du fleuve et des lacs, au 31 mars 1916, étant comme suit:—

Route de Montréal au lac Supérieur.

—	Construction primitive.	Agrandissement des canaux.	Amélioration du fleuve St-Laurent et des lacs.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Lachine	2,589,532 85	11,519,078 74		14,108,611 59
Lac Saint-Louis			298,176 11	298,176 11
Canal Soulanges	7,904,044 53			7,904,044 53
Canal Beauharnois	1,636,690 26			1,636,690 26
Lac Saint-François			75,906 71	75,906 71
Canal Cornwall	1,945,624 73	5,300,679 48		7,246,304 21
Canal Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26		1,334,551 80
Canal de la Pointe-Farran		877,090 57		877,090 57
Canal du Rapide-Plat		2,158,242 00		2,158,242 00
Canal des Galops		6,121,213 70		6,121,213 70
Rapides des Galops			1,039,895 65	1,039,895 65
Sections du fleuve St-Laurent			711,238 93	711,238 93
Chenal du Nord			1,718,778 83	1,718,778 83
Canal Murray	1,248,946 71			1,248,946 71
Canal Welland	7,693,824 03	21,925,171 63		29,618,995 66
Canal du Sault-Ste-Marie	4,994,372 51			4,994,372 51
Canal Welland (canal des vaisseaux)	9,960,563 44			9,960,563 44
Totaux	39,294,554 60	47,915,372 38	3,843,996 23	91,053,623 21

Route de Lachine à Ottawa.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ecluse de Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Canaux de Carillon et Grenville	*63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Canal de la Culbute (remplacé)	382,391 46		382,391 46
Totaux	579,901 61	5,154,798 44	5,734,700 05

La construction par le gouvernement impérial n'est pas comprise; les archives se rapportant à ces travaux étaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie de 1852.

Route d'Ottawa à Kingston.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Rideau	4,084,323 37	83,745 84	4,168,069 21
Canal Tay	489,599 23		489,599 23
Totaux	4,573,922 60	83,745 84	4,657,668 44

Route de Saint-Jean, P.Q., à Sorel.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Ecluse de Saint-Ours	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Totaux	758,594 41	100,330 67	858,925 08

Route du lac Ontario à la baie Georgienne.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal de la Trent	15,626,295 14	....	15,626,295 14
Totaux	15,626,295 14	....	15,626,295 14

Route de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Saint-Pierre—Cap-Breton	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Totaux	248,762 84	*399,784 30	648,547 14

* Ce montant couvre les dépenses à compte du capital jusqu'à 1896 inclusivement. Il a été dépensé une autre somme de $176,049.05 depuis le 1er avril 1911 à compte du revenu.

TABLEAU comparatif du nombre de tonnes de fret qui ont passées par les canaux pendant les saisons de 1914 et de 1915.

Nom du canal.	Saison de 1915.	Saison de 1914.	Nombre de voyages des navires et bateaux ayant passé par les canaux. Saison de 1915.	Saison de 1914.
	Tonneaux.	Tonneaux.		
Canal du Sault-Sainte-Marie	7,750,957	27,549,184	4,331	5,977
" Welland	3,061,012	3,860,969	2,922	3,692
Canaux du Saint-Laurent	3,409,467	4,391,493	8,641	10,245
Canal Chambly	478,707	436,905	2,789	2,694
" Saint-Pierre	2,895	54,180	71	1,200
" Murray	30,728	83,907	600	971
" de la rivière Ottawa	272,370	335,132	2,040	2,472
" Rideau	120,781	151,739	2,076	2,635
" de la Trent	49,904	67,715	3,433	3,647
St. Andrew's*	21,982	42,013	1,087	334
Totaux	15,198,803	37,023,237	27,990	33,867

* Ecluse et barrage sur la rivière Rouge, entre Winnipeg et le lac Winnipeg. L'écluse et le barrage ont été construits par le ministère des Travaux publics qui les exploite.

TABLEAU indiquant les dates de clôture et d'ouverture des canaux pour la saison de 1915.

—	Ouverture de la navigation en 1915.	Fermeture de la navigation en 1915.
Lachine	20 avril.	13 décembre.
Soulanges	20 "	13 "
Grenville	20 "	27 novembre.
Carillon	20 "	27 "
Sainte-Anne	19 "	3 décembre.
Chambly	29 "	1er "
Saint-Ours	17 "	2 "
Cornwall	15 "	11 "
Williamsburg. Pointe-Farran	15 "	11 "
Williamsburg. Rapide-Plat	15 "	11 "
Williamsburg. Galops	15 "	11 "
Murray	15 "	8 "
Welland	15 "	15 "
Sault-Sainte-Marie	13 "	16 "
Rideau. à Ottawa	1er mai	29 novembre.
Rideau. à Kingston	1er "	29 "
Trent. de Hastings au lac du Riz	20 avril.	30 "
Trent. du lac du Riz à Peterborough	17 "	4 décembre.
Trent. de Peterborough à Lakefield	4 mai	20 novembre.
Trent. Ecluse d'ascension hydraulique	6 "	8 "
Trent. de Lakefield à Bobcaygeon	19 avril.	18 "
Trent. de Bobcaygeon à Rosedale	26 "	30 "
Trent. de Kirkfield au lac Simcoe	18 mai	30 octobre.
Trent. Ecluse d'ascension de Kirkfield	4 "	25 "
Trent. du lac Simcoe à Orillia	27 avril.	15 novembre.
Trent. Rivière Scugog et écluse Lindsay	21 "	13 "
Saint-Pierre (fermé pendant la reconstruction).		

PARTIE IX

PHOTOGRAPHIES ET PLANS

20—1917—28

PHOTOGRAPHIES

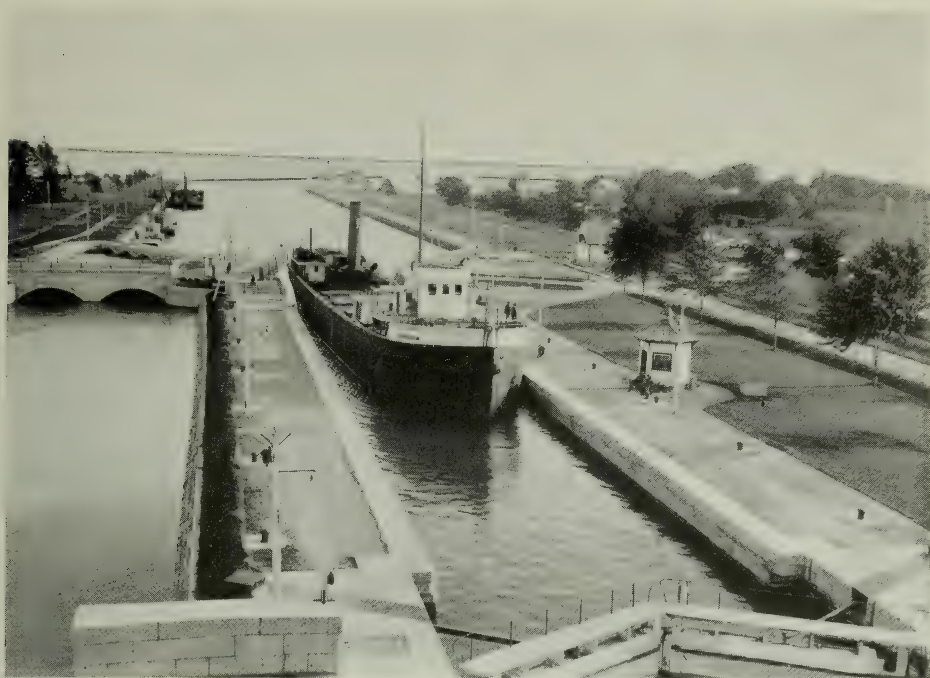
PLANS



Canal Lachine.—Améliorations à l'écluse n° 4. Berge sud du canal entre le pont tournant de la Côte St Paul et l'écluse n° 4, avant l'enlèvement de la pointe en saillie. Pointe en partie découverte, en avril 1910.



Canal Lachine.—Améliorations à l'écluse n° 4. Berge sud du canal entre le pont tournant de la Côte St-Paul et l'écluse n° 4, après le parachèvement des travaux d'amélioration. Eau à niveau régularisé. Juillet 1916.



Canal Soulanges.—Vue générale de l'entrée d'amont montrant, à l'arrière, l'étendue du mur donnant sur la rivière et le brise-lames récemment achevés. Avant le parachèvement de ces travaux il était impossible de faire fonctionner les écluses pendant les vents du sud-ouest.



Murs de protection du lac St-François. Vue montrant l'effet érosif des vagues sur les côtes non protégées. Septembre 1911.



Murs de protection, lac St-François. Vue montrant la nature des travaux de protection. La sédimentation se produit à l'arrière des murs de pierres.



Canal Cornwall. Poutres de renfort en béton pour le transport des appareils servant au fonctionnement des valves dans le déversoir à la tête du canal.

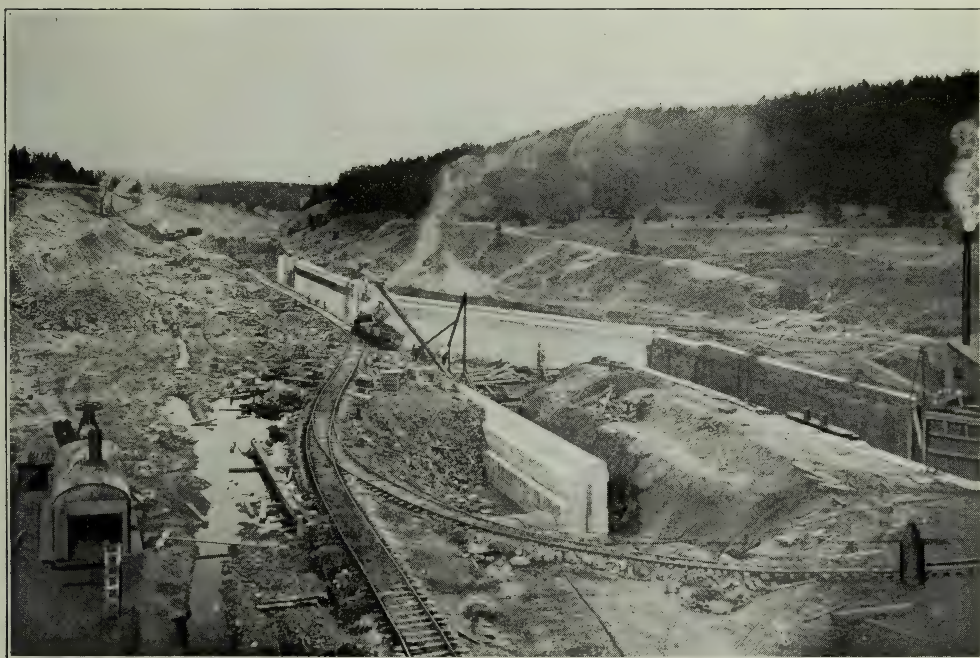
PLANCHE IV



Canal Cornwall.—Déversoir de décharge en aval de l'île de Sheik. Ce déversoir a été achevé en 1915.

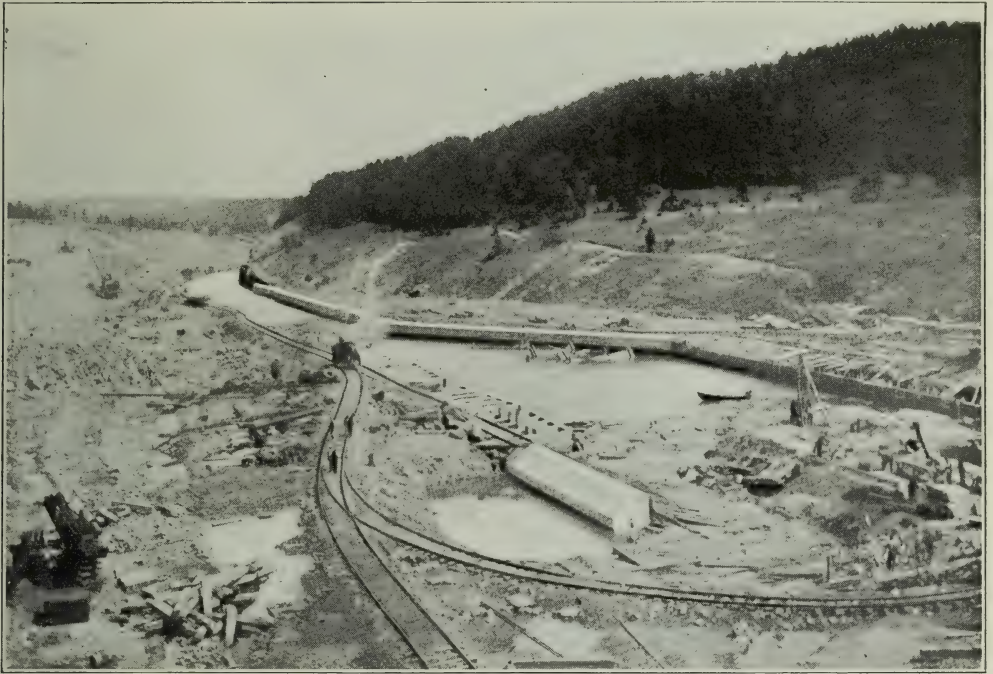


Canal Cornwall.—Vue générale de l'entrée d'aval.



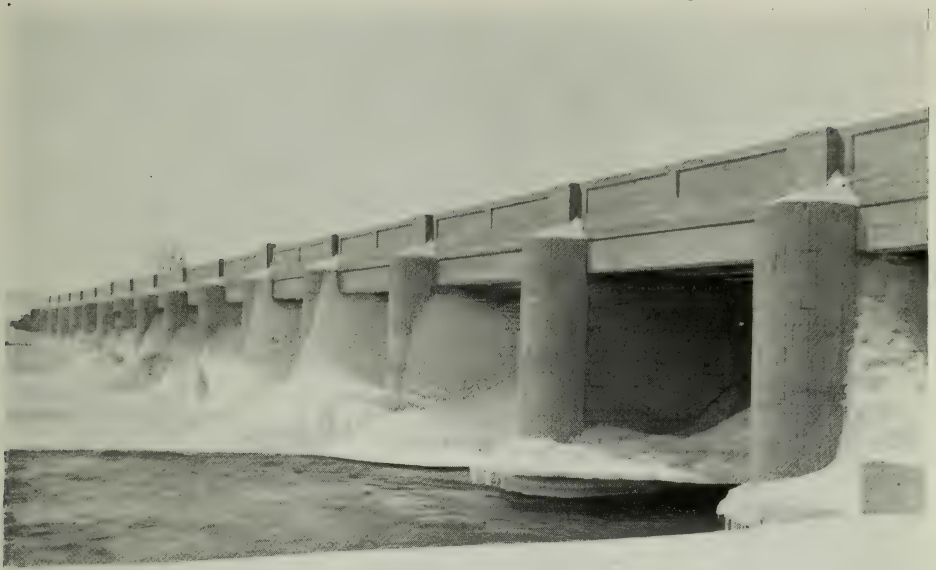
Amélioration au canal St-Pierre.

Vue générale des travaux prise d'un point non loin de l'entrée du canal sur l'Atlantique antérieurement à l'introduction de l'eau. La vieille écluse se trouve à la droite de la photographie; le mur du côté est de la vieille écluse constitue un des murs d'entrée à la nouvelle écluse indiquée à la haute gauche et près du centre de la photographie.



Améliorations au canal St-Pierre, prés de l'entrée sur l'Atlantique.

Vue générale des travaux prise d'un point près de l'entrée du canal sur le lac; cette vue fut prise après l'admission de l'eau à travers le batardeau. Les matériaux que l'on voit au premier plan et qui obstruent l'entrée sur l'Atlantique seront enlevés dès que les portes d'écluse seront placées. Les caissons en béton flottant prés du mur d'entrée du côté ouest serviront au prolongement de ce mur jusqu'au rivage.



Canal de la Trent, Ontario.—Division du lac au Riz, section 4 ; en mars 1916. Montrant les glaces amoncelées au barrage n° 10, Campbellford.



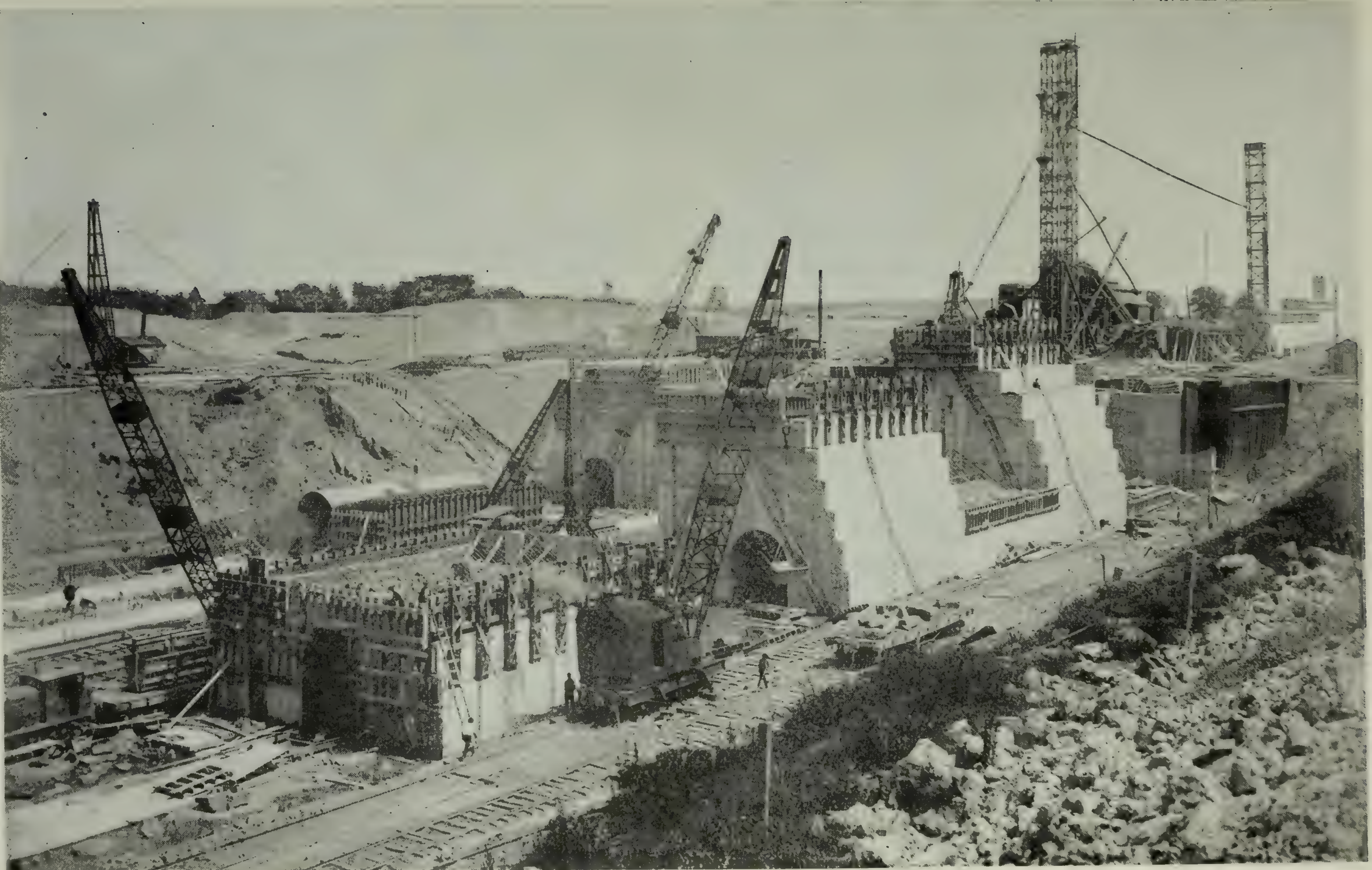
Canal de la Trent.—Division du lac Lakefield-Basalm, le 16 avril 1916. Le barrage de Bucyhorn à l'époque des hautes eaux.



Canal de la Trent.—Division du lac Ontario-Rice, section n° 1, en avril 1916. Nouveau pont public à Trenton; vue prise du côté ouest de la rivière en amont du pont.



Canal à eau profonde de Welland.—Mur de soutènement renforcé et construit sur une fondation en pilotis.



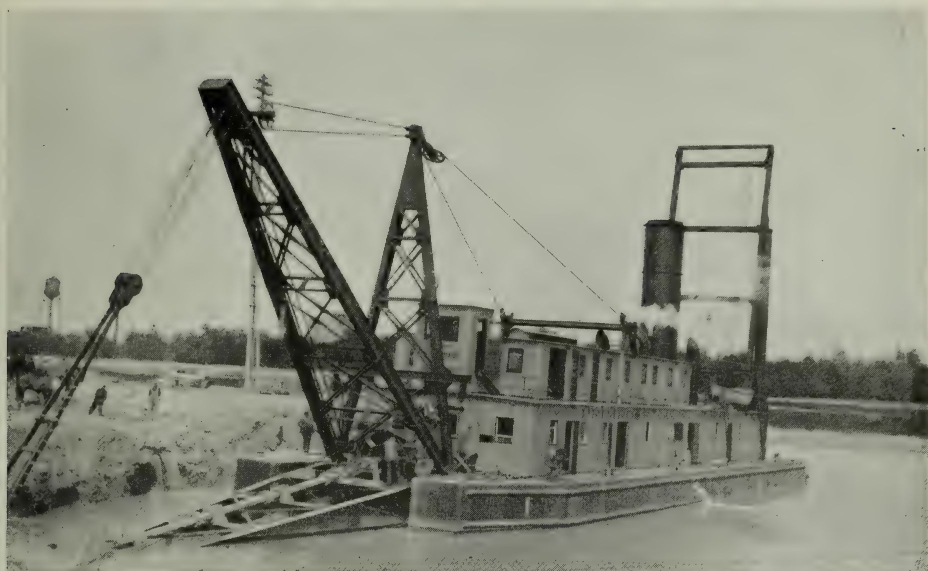
Canal à eau profonde de Welland. Ecluse nº 2.



Canal à eau profonde de Welland. Pétardement du roc.



Canal à eau profonde de Welland, section n° 5. Remblai au moyen de terre provenant de l'excavation.



Canal à eau profonde de Welland. Drague hydraulique aspirante "Primrose".



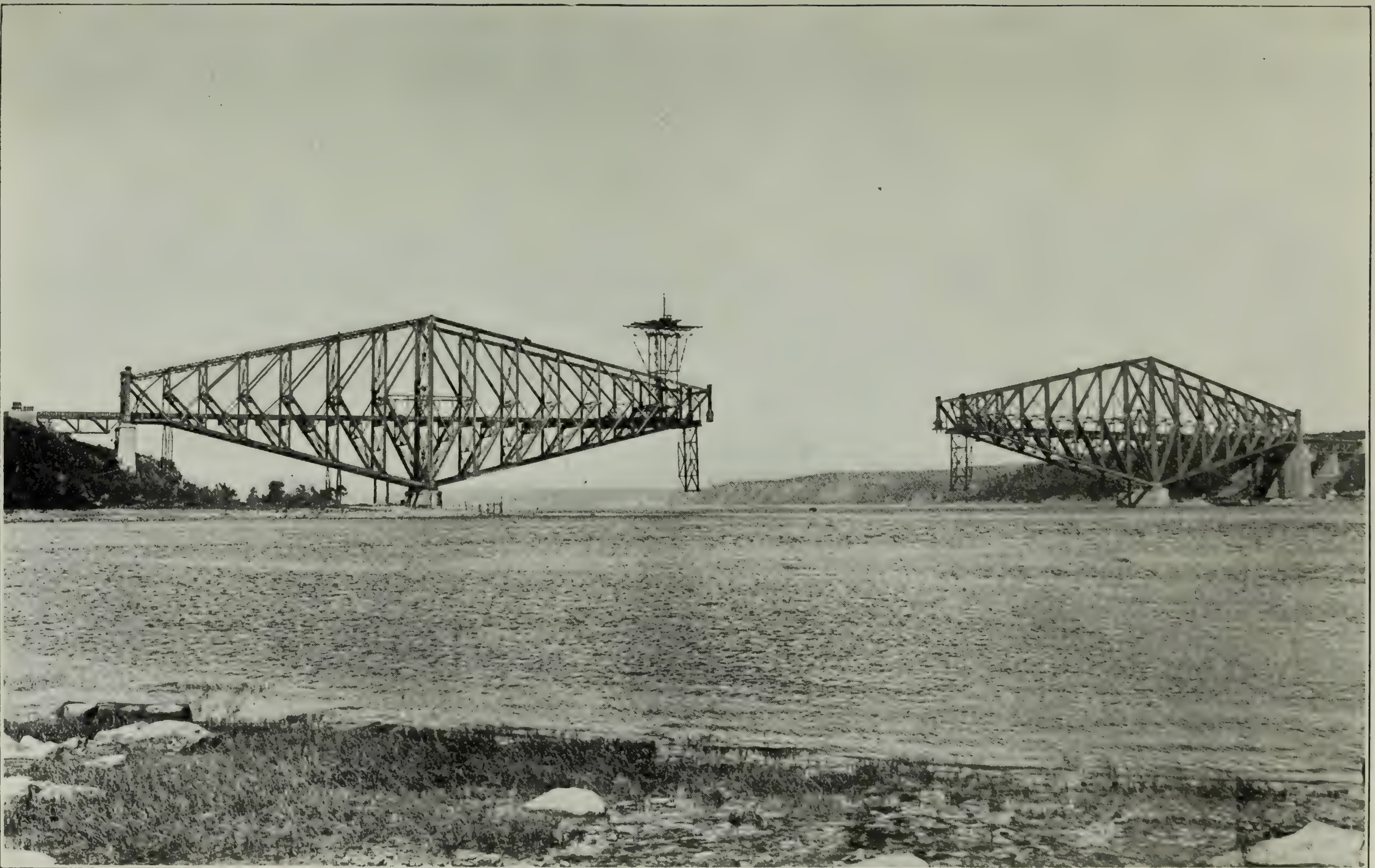
Canal à eau profonde de Welland. Coupe dans le roc solide au site des écluses "Flight", section n° 3.



Canal à eau profonde de Welland. Ecluse n° 1.

Pont de Québec, à travers le fleuve St-Laurent en amont de Québec, en voie de construction.

Pont de Québec.

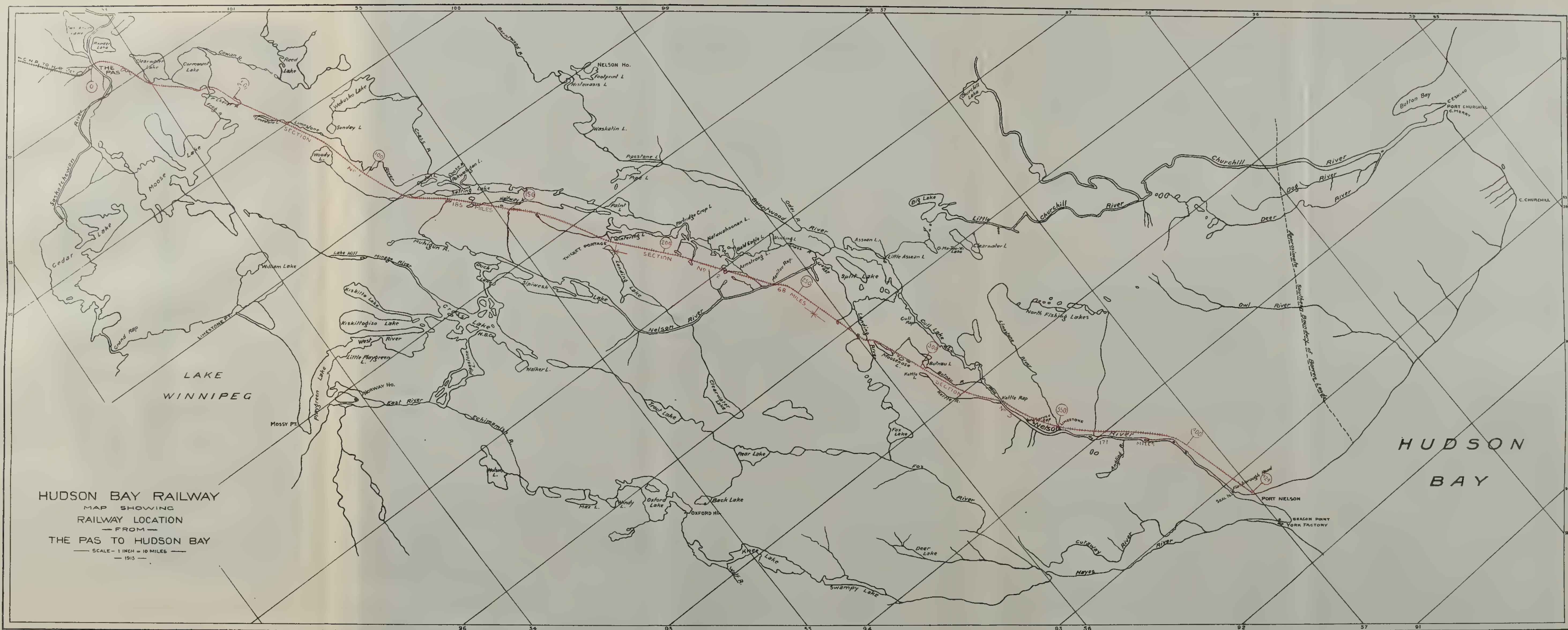


Pont de Québec; prêt à recevoir la travée centrale. L 10 août 1916.



20-1917-30a

Chemin de fer de la baie d'Hudson—Terminus de Port-Nelson.
Vue panoramique de la rive montrant les chantiers à matériaux, avec ateliers et entrepôts à gauche ainsi que les constructions permanentes à la droite.



HUDSON BAY RAILWAY
MAP SHOWING
RAILWAY LOCATION
FROM
THE PAS TO HUDSON BAY
SCALE - 1 INCH = 10 MILES
1913
THE PAS
LAKE WINNIPEG
HUDSON BAY
SECTION No. 1
185 MILES
SECTION No. 2
68 MILES
SECTION No. 3
171 MILES
Saskatchewan River
Cedar Lake
Moose Lake
Clearwater Lake
Cormorant Lake
Reed Lake
Cowan R.
Wekusko Lake
Sunday L.
Woody L.
Grass R.
Setting Lake
Paint L.
Pipe L.
Pipestone L.
Waskatin L.
NELSON Ho.
Footprint L.
Nistowasis L.
Burntwood River
Odei R.
Thicket Portage
Wintering L.
Partridge Crop L.
Nelson River
Split Lake
Assean L.
Little Assean L.
Clearwater L.
Big Lake
Churchill Lake
Churchill River
Little Churchill River
Button Bay
PORT CHURCHILL
C. MERRY
C. ESKIMO
C. CHURCHILL
Dog River
Deer River
Owl River
North Fishing Lakes
Limestone River
Gull Lake
Moose Lake
Kettle Rap.
Port Nelson
Beacon Point
York Factory
Hayes River
Cutaway River
Fox River
Deer Lake
Knee Lake
Swampy Lake
Oxford Lake
Oxford Ho.
Windy L.
Max L.
Back Lake
Trout Lake
Bear Lake
Fox Lake
Clearwater Lake
Walker L.
Pipestone Lake
Cross Lake
Sipiwesk Lake
Landing Lake
Kiskitto Lake
Kiskittogisu Lake
William Lake
Lake Hill
Minago River
Grand Rap.
Limestone Pt.
West River
Little Playgreen L.
Playgreen Lake
NORWAY Ho.
East River
Echimamish R.
Mossy Pt.
Nelson L.
Approximate Southern Boundary of Barren Lands



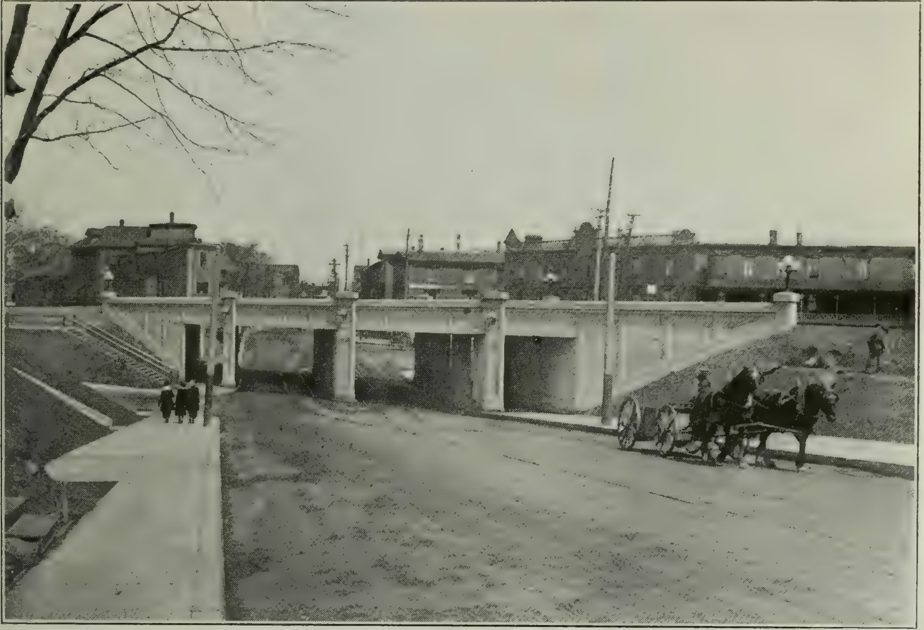
Pont de Québec, travée centrale ; 640 pieds de long, à l'anse de Sillery, à $3\frac{1}{2}$ milles en aval du pont, prête à être transportée et mise en place, le 2 août 1916.



Intercolonial. Nouveau pont au-dessus de la Grand-Narrows, C.-B



Intercolonial. Nouveau pɔnt au-dessus de la Grand-Narrows, C.-B.



Intercolonial. Passage inférieur, rue Principale, Moncton.



Intercolonial. Hangars à charbon à Lévis, Québec.



Chemin de fer Intercolonial—Tête de ligne océanique, Halifax, N.-E.



Tête de ligne de traversier—Cap Tourmentin, N.-B. Vue du quai d'abordage prise d'un point près de l'extrémité extérieure de la jetée.



Tête de ligne du traversier—Cap Tourmentin. Vue des abords du quai d'abordage montrant le brise-lames en roches au loin.



Tête de ligne du traversier.—Pointe Carleton, I.-P.-E. Vue du bassin de contour, montrant les travaux en voie d'exécution sur les caissons en béton du quai d'abordage, ainsi que les caissons en roches du brise-lames.



Chemin de fer de la baie d'Hudson.—Pont sur la rivière Nelson à Manitou-Rapids. Travée principale, 305 pieds; travées latérales, 111 pieds, avec une travée d'approche de 86 pieds.

PLANCHE XXII

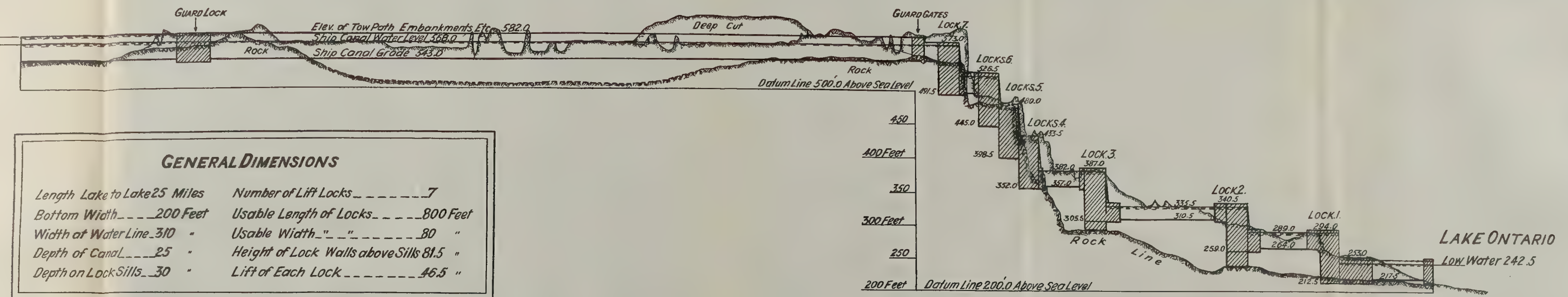


Chemin de fer de la baie d'Hudson.—Terminus du Port-Nelson.
Vue générale des améliorations montrant les travaux en voie d'exécution sur le caisson de la jetée de l'île, ainsi que le pont terminé reliant la jetée avec les cours sur le rivage.



80°00'
79°45'
79°30'
79°15'
79°00'
78°45'
78°30'
15'
43°
45'
30'
LAKE ONTARIO
To Toronto 30 Miles
To Toronto 28.5 Miles
To Kingston 128 Miles
To Hamilton 34 Miles
HAMILTON
G T RY
PORT WELLER
PT DALHOUSIE
NIAGARA
ST CATHARINES
PRESENT CANAL
OLD CANAL
SHIP CANAL
THOROLD
M.C. RY.
Niagara River
NIAGARA FALLS
LOCKPORT
T H & B RY
N.S.&T. RY
River
M C RY
Grand Island
TONAWANDA
Welland
WELLAND
ONTARIO
G T RY
M C RY
BUFFALO
Grand River
DUNNVILLE
CANAL FEEDER
OLD
G T RY
PT COLBORNE
WELLAND
STATE
To Buffalo 20 Miles
LAKE ERIE
To Detroit 240 Miles
To Dunkirk 26 Miles
To Cleveland 157 Miles
To Erie 66 Miles
DUNKIRK
NEW YORK
NIAGARA PENINSULA
PLAN SHOWING LOCATION OF
WELLAND SHIP CANAL
Scale of Miles
0 2 4 6 8 10 15 20

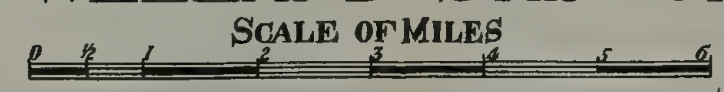




GENERAL DIMENSIONS

Length Lake to Lake	25 Miles	Number of Lift Locks	7
Bottom Width	200 Feet	Usable Length of Locks	800 Feet
Width at Water Line	310 "	Usable Width " "	80 "
Depth of Canal	25 "	Height of Lock Walls above Sills	81.5 "
Depth on Lock Sills	30 "	Lift of Each Lock	46.5 "

THE WELLAND SHIP CANAL



INTERCOLONIAL RAILWAY.
SKETCH MAP
SHOWING TERMINALS AND BRANCHES
AT
HALIFAX, N.S.

500 400 300 200 100 0 500 1000 1500 2000 FEET

DARTMOUTH
DARTMOUTH RAILWAY BRANCH
ASYLUM
DARTMOUTH BRANCH
WOODSIDE SUGAR REF.
NEW RLY TO DEAN
THE NARROWS
RICHMOND PIERS
RICHMOND YARD
RICHMOND
HALIFAX HARBOUR
DRY DOCK
NAVAL DOCKYARD
I.C.R. PIERS
NORTH ST. STA.
TERMINAL YARD
ELEVATOR
(OUTLINE OF WHARVES ONLY APPROXIMATE
GEORGE ISLAND
JUNCTION PLANT OF W. WITH I.C.R.
BEDFORD BASIN
WILLOW PARK YARD
FORT NEEDHAM
WELLINGTON BARRACKS
ADMIRALTY HOUSE
GOTTINGEN
DUFFUS
BRUNSWICK STREET
IMPERIAL OIL CO.
DOUBLE TRACK LINE TO WILLOW PARK YARD
HALIFAX AND SOUTHWESTERN RLY
INTERCOLONIAL RY.
COTTON FAC.
CITADAL
COMMONS
EXHIBITION BUILDINGS
WILLOW PARK YARD AND SHOPS
KEMPT ROAD
WINDSOR ST.
OXFORD ST.
BULKHEAD PASSENGER LANDING QUAY
"A"
PROPOSED FUTURE EXTENSIONS
PUBLIC GARDEN
CAMP HILL CEMTY
FAIRVIEW STATION
DUTCH VILLAGE ROAD
YOUNG
POINT PLEASANT PARK
BREAKWATER
HALIFAX OCEAN TERMINALS RAILWAY
NORTH WEST ARM



TOWNSHIP OF GRANTHAM
COUNTY OF LINCOLN

LAKE ONTARIO

PORT WELLER WEST
ARTHUR ST
HOBART ST
MAIN ST
EIGHTH AVENUE
SECOND AVENUE
LOT No 12.
John Curry
From Port Dalhousie
From St Catharines
NIAGARA ST CATHARINES & TORONTO RY.
Muir Estate
CONSTRUCTION RY.
LOT No 11
S. Arbuthnot
A. R. Parnell
Canal Limits
LOCK No 1.
BRIDGE No 1.
BRIDGE No 2.
Drainage Ditch
PONDAGE FOR LOCK No 1. AREA 107 ACRES WATER LEVEL 289.0
Water Tight Embankment
Dotted line shows dump made up to Aug. 31 1916
Top of Embankment Elev 255.0
Repair Yard Slip
CANAL ROAD
BROADWAY
B.C. Thomas
PORT WELLER EAST
KING ST
QUEEN ST
YONGE ST
GORDON ST
LAKESIDE DRIVE
P. Paxton
LOT No 10.
Chas Crow
E. W. Pay
Ben. Thomas
A. N. Wilson
E. H. Hack
LOT No 9.
CONCESSION No 3.
CONCESSION No 2.
CONCESSION No 2.
CONCESSION No 1.
To Niagara
N

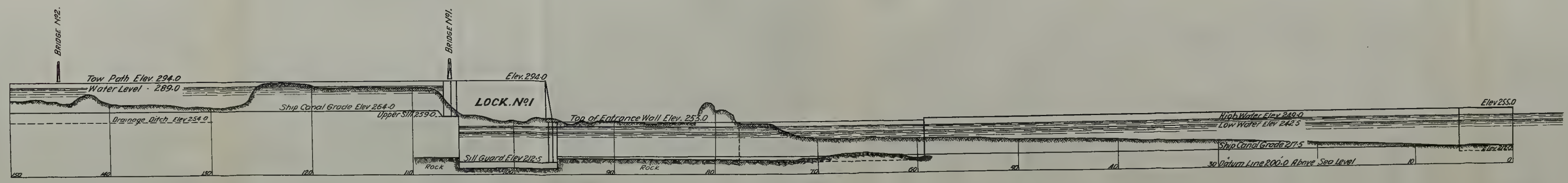
PLAN

WELLAND SHIP CANAL
LAKE ONTARIO ENTRANCE

SCALE OF FEET

As laid out Aug. 31 1916.

Engineer-in-charge.



PROFILE

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

STATISTIQUES DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1916

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

[N° 20*a*—1917]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc.,
Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence les Statistiques des Canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1916.

Le tout respectueusement soumis.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. Cochrane,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur de la Statistique relativement aux opérations des canaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1916.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE,
OTTAWA, le 20 février 1917.

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les statistiques des canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1916.

Le trafic par les canaux du Canada, en 1916, montre une augmentation de 8,384,688 tonnes. Le volume total ayant été de 23,583,491 tonnes. Voici la répartition du trafic:—

—	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	16,813,649	9,062,692	....
Welland	2,544,964	....	516,048
St-Laurent	3,368,064	....	41,403
Chambly	398,977	....	79,730
St-Pierre	9,629	6,734	....
Murray	46,680	15,952	....
Ottawa	237,651	....	34,719
Rideau	105,430	....	15,351
Trent	45,009	....	4,895
St-André	13,438	....	8,544
Total	23,583,491	9,085,378	700,690

Trafic brut depuis 1905:—

	Tonnes.
1905	9,371,744
1906	10,523,185
1907	20,543,639
1908	17,502,820
1909	33,720,748
1910	42,990,608
1911	38,030,353
1912	47,587,245
1913	52,053,913
1914	37,023,237
1915	15,198,803
1916	23,583,491

Le tableau suivant montre le trafic total pour les années 1915 et 1916 par les canaux et par mois:—

——	Sault-Ste-Marie.	Welland.	St-Laurent.	Chambly.	Ottawa.	Rideau.	St-Pierre.	Murray.	Trent.	St-André.	Total.
1915.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Avril	115,684	170,343	97,090	7,724	4,472	....	728	2,200	109	....	398,350
Mai	318,488	450,178	523,260	65,675	38,195	21,367	1,988	1,925	4,359	1,370	1,426,805
Juin	371,484	441,911	507,289	79,571	32,989	24,171	179	4,194	10,459	423	1,472,670
Juillet	552,410	396,012	459,515	84,897	56,265	19,371	....	3,962	13,554	1,625	1,587,611
Août	787,770	427,962	508,199	74,627	37,512	10,810	....	4,076	8,045	9,020	1,829,021
Septembre	1,390,240	425,272	457,765	69,096	49,886	15,291	....	4,685	5,082	7,400	2,424,717
Octobre	2,271,098	425,636	522,425	60,412	40,503	19,501	....	6,982	6,128	2,144	3,354,829
Novembre	1,634,451	268,961	311,480	36,705	12,548	10,270	....	1,704	2,126	....	2,278,245
Décembre	348,332	54,737	22,444	....	....	....	....	1,000	42	....	426,555
Total	7,750,957	3,061,012	3,409,467	478,707	272,370	120,781	2,895	30,728	49,904	21,982	15,198,803
1916.											
Avril	390,152	46,702	34,764	110	1,432	....	....	1,550	....	....	474,710
Mai	2,129,714	333,442	423,289	24,213	33,383	17,917	....	4,798	625	525	2,967,906
Juin	3,176,701	381,250	541,407	56,011	45,596	7,460	....	4,051	8,700	1,162	4,233,338
Juillet	2,630,899	390,119	491,238	69,638	41,256	15,295	....	5,055	11,590	20	3,655,110
Août	2,530,062	416,282	552,020	70,305	30,695	14,316	....	11,531	11,646	6,579	3,643,436
Septembre	2,376,527	327,303	480,672	67,093	29,465	13,188	....	11,065	8,724	4,737	3,318,774
Octobre	1,833,234	349,134	448,358	62,431	33,418	18,645	....	6,420	2,757	415	2,754,812
Novembre	1,261,836	248,350	368,003	49,176	22,406	8,609	5,614	2,210	964	....	1,967,168
Décembre	484,524	52,382	28,313	....	....	....	4,015	....	3	....	569,237
Total	16,813,649	2,544,964	3,368,064	398,977	237,651	105,430	9,629	46,680	45,009	13,438	23,584,491

Ci-suit un résumé du trafic, par mois, durant les cinq dernières années:—

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Janvier	181	397	494	....	....
Avril	77,871	875,226	554,111	398,350	474,710
Mai	6,134,122	7,260,227	5,307,123	1,426,805	2,967,906
Juin	6,851,248	7,647,189	6,136,657	1,472,670	4,232,338
Juillet	7,054,060	8,137,169	6,339,831	1,587,611	3,655,110
Août	7,159,871	7,625,782	6,261,380	1,829,021	3,643,436
Septembre	6,983,913	7,531,379	6,069,946	2,424,717	3,318,774
Octobre	7,321,846	7,350,914	4,660,484	3,354,829	2,754,812
Novembre	5,369,493	4,891,143	1,470,471	2,278,245	1,967,168
Décembre	634,640	734,487	222,740	426,555	569,237
Total	47,587,245	52,053,913	37,023,237	15,198,803	23,583,491

Le résumé dans le tableau suivant nous montre la répartition du trafic, par les canaux, pour les années 1911 à 1916:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Sault-Ste-Marie	30,951,709	39,669,655	42,699,324	27,599,184	7,750,957	16,813,649
Welland	2,537,629	2,851,915	3,570,714	3,860,969	3,061,012	2,544,964
St-Laurent	3,105,708	3,477,188	4,302,427	4,391,493	3,409,467	3,368,064
Chambly	599,829	618,415	555,602	436,905	478,707	398,977
St-Pierre	75,298	74,809	71,514	54,180	2,895	9,629
Murray	163,457	170,081	180,576	83,907	30,728	46,680
Ottawa	320,071	392,350	365,438	335,132	272,370	237,651
Rideau	172,227	160,133	171,223	151,739	120,781	105,430
Trent	57,290	77,150	55,800	67,715	49,904	45,009
St-André	47,135	95,549	81,295	42,013	21,982	13,438

En retranchant les répétitions, l'état qui suit nous donne le tonnage net pour 1916:—

Canaux.	Canadiens.	Etats-Unis.	Tonnage net.	Tonnage brut.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
Sault-Ste-Marie	4,061,845	12,652,401	16,714,246	16,813,649
Welland	547,629	1,462,965	2,010,594	2,544,964
St-Laurent	790,087	852,359	1,642,446	3,368,064
Chambly	214,646	141,996	346,642	398,977
Ottawa	77,791	....	77,791	237,651
Rideau	105,430	....	105,430	105,430
St-Pierre	9,629	....	9,629	9,629
Trent	45,009	....	45,009	45,009
Murray	45,085	1,595	46,680	46,680
St-André	13,438	....	13,438	13,438
Total	5,910,589	15,101,316	21,011,905	23,583,491

Le trafic de 1915 et de 1916 a été analysé, par classes de denrées et de marchandises, dans l'état tabulaire suivant:—

Canaux.	Produits agricoles.	Produits de provenance animale.	Objets manufacturés.	Produits forestiers.	Produits miniers.	Total.
1915.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	2,655,789	655	441,293	89,218	4,564,002	7,750,957
Welland	1,306,803	1	320,442	308,660	1,125,106	3,061,012
St-Laurent	1,204,523	4,685	276,713	601,255	1,322,291	3,409,467
Chambly	7,163	784	21,605	280,117	169,038	478,707
St-Pierre	381	10	322	179	2,003	2,895
Murray	153	271	6,523	....	23,781	30,728
Ottawa	4,202	2,889	16,089	155,669	93,521	272,370
Rideau	1,521	1,690	10,186	10,211	97,173	120,781
Trent	1,990	299	2,751	44,575	289	49,904
St-André	....	5	187	4,894	16,896	21,982
Total	5,182,525	11,289	1,096,111	1,494,778	7,414,100	15,198,803
1916.						
Sault-Ste-Marie	3,803,289	522	373,664	39,245	12,596,929	16,813,649
Welland	693,578	....	184,779	265,563	1,401,044	2,544,964
St-Laurent	660,555	4,459	211,530	650,590	1,840,930	3,368,064
Chambly	10,134	210	19,679	242,654	126,300	398,977
St-Pierre	4,518	330	964	30	3,787	9,629
Murray	60	....	9,738	2	36,880	46,680
Ottawa	3,383	2,940	20,168	139,168	71,992	237,651
Rideau	523	2,583	10,754	9,912	81,658	105,430
Trent	2,766	298	2,776	38,841	328	45,009
St-André	....	....	214	2,868	10,356	13,438
Total	5,178,806	11,342	834,266	1,388,873	16,170,204	23,583,491

——	Augmentation. Tonnes.	Diminution. Tonnes.	Augmentation. Pour 100.	Diminution. Pour 100.
Sault-Ste-Marie	9,062,692	....	116·92	....
Welland	....	516,048	....	16·85
St-Laurent	....	41,403	....	1·21
Chambly	....	79,730	....	16·66
St-Pierre	6,734	....	232·61	....
Murray	15,952	....	51·91	....
Ottawa	....	34,719	....	12·74
Rideau	....	15,351	....	12·71
Trent	....	4,895	....	9·80
St-André	....	8,544	....	38·80
Augmentation nette	9,085,378	700,690	....	....

L'état suivant nous montre le tonnage, par classe de denrées et de marchandises, qui a passé par les canaux en 1916:

——	Tonnes.
Produits agricoles	5,178,806
Produits des animaux	11,342
Objets manufacturés	834,266
Produits forestiers	1,388,873
Produits miniers	16,170,204
Total	23,583,491

——	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.
Produits agricoles..........	14·2	14·51	16·40	21·51	34·11	21·96
Produits des animaux......	·1	·04	·04	·04	·07	·04
Objets manufacturés........	6·2	4·68	3·61	3·29	7·21	3·53
Produits forestiers..........	4·0	3·43	3·22	4·38	9·83	5·87
Produits miniers...........	75·5	77·34	76·73	70·78	48·78	68·60

TRAFIC CANADIEN ET AMÉRICAIN.

Les canaux du Canada aussi bien que ceux des Etats-Unis sont exempts de tous droits de péage. Ce qui fait qu'il y a réciprocité absolue de l'usage de ces voies d'eau artificielles.

Comparaison du trafic:—

Années.	Navires canadiens.		Navires américains.		Tonnes de fret.		
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Canada.	Etats-Unis.	Total.
1908...............	29,040	6,780,789	7,489	4,835,320	5,012,147	12,190,673	17,502,820
1909...............	22,507	7,811,578	9,996	16,459,322	7,378,057	26,342,691	33,720,748
1910...............	25,337	8,931,790	11,462	21,777,297	7,883,614	35,106,994	42,990,608
1911...............	25,585	9,172,192	10,370	18,231,622	7,792,907	30,237,446	38,030,353
1912...............	27,371	10,237,335	11,785	24,636,190	9,376,529	38,210,716	47,587,245
1913...............	28,654	12,078,041	10,739	24,238,788	11,130,875	40,923,038	52,053,913
1914...............	26,125	12,050,856	7,742	15,636,414	9,382,206	27,641,031	37,023,237
1915...............	21,575	9,398,207	6,415	7,385,101	6,789,423	8,409,380	15,198,803
1916...............	23,002	9,839,029	6,800	10,660,839	7,486,962	16,096,529	23,583,491

Tonnage du fret sur une base de pourcentage:—

Années.	Pour-cent canadien.	Pour-cent américain.
1908..	28·7	71·3
1909..	21·8	78·2
1910..	18·3	81·7
1911..	20·5	79·5
1912..	19·7	80·3
1913..	21·3	78·7
1914..	25·3	74·7
1915..	44·7	55·3
1916..	31·7	68·3

Malgré qu'en 1916 le pourcentage du trafic canadien a diminué, le volume a été réellement plus considérable qu'en 1915. En ajoutant le tonnage net du fret canadien qui a passé par les canaux des Etats-Unis et ceux du Canada, on arrive au résultat suivant:—

——	Tonnage canadien net.
1915..	6,734,223
1916..	9,779,881

Le volume du tonnage brut, canadien et américain, transporté par les canaux du Canada, en 1916, a été comme suit:—

Canaux.	Trafic total.	Canadien. Tonnes.	Pour-cent.	Américain. Tonnes.	Pour-cent.
Sault-Ste-Marie	16,813,649	4,155,911	24·72	12,657,738	75·28
Welland	2,544,964	1,054,480	45·43	1,490,484	54·57
St-Laurent	3,368,064	1,581,195	46·95	1,786,869	53·05
Chambly	398,977	257,181	64·47	141,796	35·53
St-Pierre	9,629	9,629	100·00	....	....
Murray	46,680	45,085	96·58	1,595	3·42
Ottawa	237,651	226,381	95·25	11,270	4·75
Rideau	105,430	98,653	93·57	6,777	6·43
Trent	45,009	45,009	100·00	....	....
St-André	13,438	13,438	100·00	....	....
	23,583,491	7,486,962	....	16,096,529	....

Inévitablement, dans le tonnage ci-dessus sont compris les répétitions. Ce tonnage représente le total des opérations par les canaux; et souvent la même cargaison doit passer par deux et trois voies d'eau différentes. Ce qui a toujours lieu pour le transport des expéditions, dans l'une ou l'autre direction, entre la tête du lac Supérieur et Montréal.

Le mouvement du trafic vers l'est a été beaucoup plus considérable que celui vers l'ouest; ce qui place le Sault-Sainte-Marie dans une position supérieure. Dans la direction vers l'est, le minerai de fer constitue la principale ressource du commerce. Ci-suit un état comparatif des affaires destinées à l'est, y compris le minerai:—

Canal canadien.	Trafic total.	Trafic canadien.	Pour-centage canadien.	Trafic américain.	Pour-centage américain.
1896	4,557,399	321,770	7·0	4,255,629	93·0
1897	4,9,74063	337,146	6·8	4,609,737	93·2
1898	3,055,287	146,539	4·8	2,908,748	95·2
1899	3,006,664	299,975	9·9	2,706,629	90·1
1900	2,035,677	255,264	12·5	1,880,413	87·5
1901	2,820,394	494,613	17·5	2,325,781	82·5
1902	4,729,268	1,140,623	24·1	3,588,645	75·9
1903	5,511,868	1,362,820	24·7	4,149,048	75·3
1904	5,030,705	1,212,145	24·1	3,818,360	75·9
1905	5,473,406	1,304,355	23·8	4,169,051	76·2
1906	6,574,046	1,632,683	24·8	4,941,363	75·2
1907	15,588,165	1,957,334	12·5	13,630,831	87·5
1908	12,759,216	2,113,160	16·5	10,646,056	83·5
1909	27,861,245	2,767,875	9·1	25,093,370	90·9
1910	36,395,687	2,941,229	8·1	33,454,458	91·9
1911	30,951,709	3,167,936	10·2	27,783,773	89·8
1912	39,669,655	3,808,157	9·6	35,861,498	90·4
1913	42,699,324	3,816,718	11·3	37,882,606	88·7
1914	27,599,184	3,609,747	13·1	23,989,437	86·9
1915	7,750,957	2,561,734	33·0	5,189,223	67·0
1916	16,813,649	4,155,911	24·7	12,657,738	75·3

On trouvera dans le tableau qui suit la part importante des expéditions du minerai :—

Années.	Fret américain passant par le canal canadien.			Minerai compris dans le total précédent.	Pourcentage du minerai.	Fret autres que le minerai.	Pourcentage d'autre fret.
	Montant.	Descendant.	Total.				
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.	
1905	1,028,871	3,140,180	4,169,051	2,910,118	69·9	1,258,933	30·1
1906	1,367,796	3,573,567	4,941,363	2,929,366	59·3	1,011,997	40·7
1907	2,604,741	11,026,090	13,630,831	9,995,242	73·2	3,635,589	26·8
1908	2,419,709	8,226,347	10,646,056	7,362,351	69·1	3,283,705	30·9
1909	2,737,101	22,356,269	25,093,370	21,156,915	84·3	3,936,455	15·7
1910	4,004,538	29,449,920	33,454,458	28,440,952	85·0	5,013,506	15·0
1911	4,307,187	23,476,586	27,783,773	22,654,029	81·5	5,129,744	18·5
1912	3,133,638	32,727,860	35,861,498	31,134,251	87·0	4,727,247	13·0
1913	4,238,829	33,643,777	37,882,606	32,386,866	85·5	5,495,740	14·5
1914	2,398,944	21,737,678	24,136,622	20,817,953	86·2	3,318,669	13·8
1915	509,788	4,741,552	5,251,340	4,004,426	76·3	1,246,914	23·7
1916	1,088,832	11,608,897	12,697,729	11,374,201	89·5	1,323,528	10·5

Voici une comparaison du trafic canadien et américain, venant de l'est, au Sault-Ste-Marie ; exception faite du minerai :—

Année.	Fret canadien venant de l'est à part le minerai.	Pourcentage du fret total venant de l'est.	Fret américain venant de l'est à part le minerai.	Pourcentage du fret total venant de l'est.
1905	838,537	82·7	303,630	9·7
1906	1,112,742	92·8	721,320	20·2
1907	1,446,788	91·7	1,142,468	10·3
1908	1,585,549	92·3	986,614	11·9
1909	2,038,245	98·0	1,229,282	5·5
1910	2,132,620	100·0	962,062	3·3
1911	2,466,806	99·1	820,488	3·5
1912	3,019,998	99·8	1,576,646	4·8
1913	4,114,402	99·0	1,271,882	3·8
1914	2,985,114	97·1	919,725	4·2
1915	2,134,546	97·1	737,126	15·5
1916	3,697,705	96·7	194,576	1·68

Les pourcentages précédents représentent la proportion du trafic venant de l'est, non compris le minerai, avec le total venant de l'est, comprenant le minerai.

Sur le canal Welland, le minerai de fer ne compte plus comme facteur du trafic. La situation de cette entrée principale entre le haut des Grands-Lacs et du fleuve Saint-Laurent est résumée dans l'état suivant:—

FRET TRANSPORTÉ PAR LE CANAL WELLAND.

Année.	Canadien—montant.	Pour 100.	Canadien—descendant.	Pour-100.	Etats-Unis—montant.	Pour 100.	Etats-Unis—descendant.	Pour 100.
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
1887	61,310	41·3	87,159	58·7	265,738	31·9	565,928	68·1
1891	25,260	25·8	72,522	74·2	264,952	30·2	612,279	69·8
1896	19,369	8·8	200,294	91·2	271,900	25·6	788,424	74·4
1897	12,091	6·3	179,998	93·7	212,108	19·6	870,095	80·4
1898	11,904	8·5	127,236	91·5	211,502	21·1	789,435	78·9
1899	17,464	10·2	153,174	89·8	135,038	21·8	484,094	78·2
1900	18,670	11·0	150,378	89·0	99,560	18·1	450,752	81·9
1901	22,804	10·2	200,693	89·8	83,601	21·1	313,111	78·9
1902	39,760	16·2	204,398	83·8	44,994	10·7	376,235	89·3
1903	116,143	34·6	220,152	65·4	153,947	23·1	512,677	76·9
1904	94,353	27·1	253,920	72·9	90,855	19·6	372,243	80·4
1905	104,490	24·6	319,944	75·4	127,569	19·1	540,047	80·9
1906	131,502	24·2	410,749	75·8	91,366	13·8	568,350	85·2
1907	202,051	29·6	479,292	70·4	188,113	20·1	744,676	79·9
1908	163,447	21·7	587,239	78·3	247,513	25·9	705,254	74·1
1909	382,041	37·5	635,187	62·5	260,048	25·7	748,675	74·3
1910	420,407	35·9	749,891	64·1	304,427	26·3	851,565	73·7
1911	508,865	38·0	828,085	62·0	335,054	27·8	866,625	72·2
1912	578,251	37·1	979,525	62·9	247,471	19·1	1,046,668	80·9
1913	641,402	32·4	1,338,274	67·6	363,701	22·9	1·227,337	77·1
1914	504,487	22·2	1,769,502	77·8	351,562	22·2	1,235,418	77·8
1915	422,996	27·6	1,108,332	72·4	333,464	21·8	1·196,220	78·2
1916	350,225	34·1	678,339	65·9	149,396	9·8	1,367,004	90·2

TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN.

Le volume total du blé canadien transporté par les canaux du Canada et des Etats-Unis au Sault-Sainte-Marie, en 1916, a été de 185,003,667 boisseaux. De ce nombre, 82,807,342 boisseaux sont passés par le canal canadien. Une plus grande facilité sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie est la cause probable de la préférence donnée à cette voie d'eau.

Depuis 1895, le volume du blé canadien transporté annuellement par le canal canadien du Sault-Sainte-Marie est comme suit:—

	Boisseaux.
1895	1,087,800
1896	7,274,000
1897	9,130,167
1898	3,456,934
1899	7,699,267
1900	5,573,267
1901	5,893,034
1902	19,896,900
1903	25,807,800
1904	25,250,969
1905	22,603,500
1906	26,361,400
1907	34,602,000
1908	41,793,300
1909	48,047,833
1910	51,774,833
1911	63,641,000
1912	83,743,034
1913	101,066,133
1914	77,467,833
1915	48,727,911
1916	82,807,342

Comparaison de 1915 et 1916:—

	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.
Par le canal canadien	48,727,911	82,807,342
Par le canal américain	121,389,950	102,196,325
Total	170,117,861	185,003,667

Il est nécessaire de rendre compte du blé qui est passé vers l'est sous forme de farine. La quantité totale transportée en 1916 a été de 3,805,384 barils, contre 2,215,098 en 1915. A 4½ boisseaux par baril, ceci représenterait 17,124,228 boisseaux de blé.

Le montant total de blé venu par voie d'eau en 1916 serait comme suit:—

	Boisseuax.
Par le canal canadien	82,807,342
Par le canal américain	102,196,325
Sous forme de farine	17,124,228
Total	202,127,895

Les consignations transportées par les canaux, soit canadiens soit américains, au Sault-Sainte-Marie, de Port-Arthur-Fort-William, sont indiquées comme suit:—

De	1913.	1914.	1915.
Port-Arthur à Fort-William.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
A Montréal	9,624,600	3,512,410	1,233,982
Aux ports de la Georgienne	21,086,566	25,065,999	46,406,749
Aux autres ports canadiens	33,132,733	33,067,613	28,029,847
A Buffalo	24,974,767	106,784,542	106,349,943
Total	88,818,666	168,430,564	182,020,521

Afin de tenir compte de tout le blé canadien expédié vers l'est par voies d'eau, en 1916, on doit ajouter la quantité transportée par Duluth en transit. L'état complet donne le résultat suivant:—

De	1913.	Pour 100.	1914.	Pour 100.	1915.	Pour 100.
Port-Arthur–Fort-William et Duluth.	Boisseaux.		Boisseaux.		Boisseaux.	
A Montréal	10,283,166	10·8	4,025,010	2·4	1,686,482	0·19
Aux ports de la baie Georgienne	24,864,466	26·2	25,315,999	14·9	48,007,361	25·95
Aux autres ports canadiens	34,350,700	36·2	33,067,613	19·4	28,029,847	15·15
A Buffalo	25,533,734	26·8	107,709,239	63·3	107,279,977	57·99
Total	95,032,066	......	170,117,861	......	185,003,667	......

L'expression "autres ports canadiens", dans les tableaux précédents et suivants signifie les ports situés entre la baie Georgienne et le lac Ontario. Ces termes, pour plus de 90 pour 100 du trafic, sont employés pour Port-Colborne, qui est le port principal de transbordement à l'extrémité est du lac Erié et à l'entrée ouest du canal Welland.

Voici un résumé concernant le transport, en 1909 et les années subséquentes, par les canaux canadien et américain au Sault-Sainte-Marie.

Blé canadien.	1909.	1910.	1911.	1912.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	10,517,266	13,185,370	12,761,666	14,929,099
" " la baie Georgienne	13,384,400	12,753,200	9,881,234	19,501,168
" " d'autres ports canadiens	10,149,633	9,603,400	11,880,666	20,458,700
" " Buffalo	12,841,334	15,693,363	27,945,600	44,228,266
De Duluth à Montréal	520,000	315,000	....	283,500
" Buffalo	528,200	224,500	710,334	5,714,367
" la baie Georgienne	28,000	....	461,500	1,418,767
" d'autres ports canadiens	79,000	....	....	230,000
Non classifié	....	....	....	3,078,164
Total	48,047,833	51,774,833	63,641,000	109,842,031
Par le canal américain	9,117,328	5,321,446	1,981,481	
Grand total	57,165,161	57,096,279	65,622,481	

Blé canadien.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	11,950,433	9,624,600	3,512,410	1,233,982
" " la baie Georgienne	24,448,134	21,086,566	25,065,999	46,406,749
" " d'autres ports canadiens	28,045,733	33,132,733	23,067,613	28,029,847
" " Buffalo	67,701,900	24,974,767	106,784,542	106,349,943
De Duluth à Montréal	3,236,199	658,566	512,600	452,500
" Buffalo	3,811,033	3,777,900	250,000	930,034
" la baie Georgienne	1,605,867	1,217,967	....	1,600,612
" d'autres ports canadiens	927,600	558,967	924,697	....
Non classifié	....	....	....	....
Total	141,726,899	95,032,066	170,117,861	185,003,667

Transport du blé, par mois, en 1915 et 1916:—

1915.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Baisseaux.	Boisseaux.
Canal canadien—										
De Fort-William—Port-Arthur à—										
Montréal	964,450	229,422	176,000	363,200	300,000	399.138	550,700	37,000	30,000	3,049,910
La baie Georgienne	120,000	163,870	521,473	540,688	881,071	1,860,430	3,740,811	4,437,773	2,465,350	14,731,466
D'autres ports canadiens	428,000	1,561,371	1,017,500	394,000	634,000	2,446,724	3,657,940	3,883,500	2,487,500	16,510,535
Buffalo	....	340,000	188,200	317,850	....	992,594	5,390,272	4,744,604	1,695,500	13,669,000
De Duluth–Supérieur à—										
Montréal	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
La baie Georgienne	....	....	....	....	....	250,000	....	....	....	250,000
D'autres ports canadiens	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Buffalo	....	....	....	....	....	87,000	350,000	80,000	....	517,000
Total	1,512,450	2,294,663	1,903,173	1,615,718	1,815,071	6,035,886	13,689,723	13,182,877	6,678,350	48,727,911
Canal américain—										
De Fort-William-Port-Arthur à—										
Montréal	111,000	306,500	....	45,000	....	....	....	....	....	462,500
La baie Georgienne	307,500	83,200	34,399	320,000	....	574,941	4,222,493	3,581,000	1,211,000	10,334,533
D'autres ports canadiens	2,689,000	4,621,637	963,000	756,000	165,000	1,280,000	2,926,196	1,976,000	1,180,245	16,557,078
Buffalo	3,635,691	1,838,378	415,400	540,465	204,000	4,314,446	25,717,061	31,685,181	24,764,920	93,115,542
De Duluth–Supérieur à—										
Montréal	47,000	145,000	75,300	....	....	....	98,500	146,800	....	512,600
La baie Georgienne	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
D'autres ports canadiens	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Buffalo	....	....	....	....	....	154,500	....	41,000	212,197	407,697
Total	6,790,191	6,994,715	1,488,099	1,661,465	369,000	6,323,887	32,964,250	37,429,981	27,368,362	121,389,950
Canaux canadien et américain—										
De Fort-William-Port-Arthur à—										
Montréal	1,075,450	535,922	176,000	408,200	300,000	399,138	550,700	37,000	30,000	3,512,410
La baie Georgienne	427,500	247,070	555,872	860,688	881,071	2,435,371	7,963,304	8,018,773	3,676,350	25,065,999
D'autres ports canadiens	3,117,000	6,183,008	1,980,500	1,150,000	799,000	3,726,724	6,584,136	5,859,500	3,667,745	33,067,613
Buffalo	3,635,691	2,178,378	603,600	858,295	204,000	5,307,040	31,107,333	36,429,785	26,460,420	106,784,542
De Duluth–Supérieur à—										
Montréal	47,000	145,000	75,300	....	....	....	98,500	146,800	....	512,600
La baie Georgienne	....	....	....	....	....	250,000	....	....	....	250,000
D'autres ports canadiens	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Buffalo	....	....	....	....	....	241,500	350,000	121,000	212,197	924,697
Total	8,302,641	9,289,378	3,391,272	3,277,183	2,184,071	12,359,773	46,653,973	50,612,858	34,046,712	170,117,861

Transport du blé, par mois, en 1915 et 1916—*Fin.*

1916.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Canal canadien—										
De Fort-William–Port-Arthur à—										
Montréal	192,000	372,950	342,866	41,500	83,066	84,300	...	117,300	...	1,233,982
La baie Georgienne	1,507,250	5,631,220	3,937,300	4,730,000	6,236,900	3,029,300	3,998,285	4,330,200	895,000	34,295,555
D'autres ports canadiens	486,300	4,173,666	3,608,660	2,867,940	3,303,444	2,827,137	2,805,600	2,843,000	1,399,600	24,315,347
Buffalo	1,807,784	3,288,758	2,432,000	4,583,130	2,808,336	1,838,800	2,573,000	802,800	1,341,850	21,476,548
De Duluth–Supérieur à—										
Montréal	...	75,000	...	...	...	...	...	...	...	75,000
La baie Georgienne	...	345,000	...	...	...	...	...	891,000	...	1,236,000
D'autres ports canadiens	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Buffalo	...	175,000	...	...	...	...	...	...	...	175,000
Total	2,993,334	14,061,594	10,320,826	12,222,570	12,431,746	7,779,537	9,376,885	8,984,400	3,636,450	82,807,342
Canal américain—										
De Fort-William–Port-Arthur à—										
Montréal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
La baie Georgienne	1,723,000	2,092,700	1,341,500	1,600,724	1,570,828	828,000	1,122,200	1,794,542	37,700	12,111,194
D'autres ports canadiens	...	1,262,000	580,000	547,000	205,000	...	358,000	472,500	209,000	3,714,500
Buffalo	9,746,280	13,266,109	9,437,171	12,277,541	7,450,801	2,641,620	5,322,049	10,964,907	13,767,007	84,873,485
De Duluth–Supérieur à—										
Montréal	...	152,000	225,500	...	...	...	...	...	...	377,500
La baie Georgienne	...	364,612	...	...	...	...	...	...	...	364,612
D'autres ports canadiens	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Buffalo	381,000	177,000	20,000	37,000	129,000	11,034	...	...	...	755,034
Total	11,850,280	17,314,421	11,604,171	14,462,265	9,355,629	3,480,654	6,802,249	13,231,949	14,094,707	102,196,325
Canaux canadien et américain—										
De Fort-William–Port-Arthur à—										
Montréal	192,000	372,950	342,866	41,500	83,066	84,300	...	117,300	...	1,233,982
La baie Georgienne	3,230,250	7,723,920	5,278,800	6,330,724	7,807,728	3,857,300	5,120,485	6,124,842	932,700	46,406,749
D'autres ports canadiens	486,300	5,435,666	4,188,660	3,414,940	3,508,444	2,827,137	3,163,000	3,315,500	1,689,600	28,029,847
Buffalo	11,554,064	16,554,867	11,869,171	16,860,671	10,259,137	4,480,420	7,895,049	11,767,707	15,108,857	106,349,943
De Duluth–Supérieur à—										
Montréal	...	227,000	225,500	...	...	...	...	...	...	452,500
La baie Georgienne	...	709,612	...	...	...	...	...	891,000	...	1,600,612
D'autres ports canadiens	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Buffalo	381,000	352,000	20,000	37,000	129,000	11,034	...	...	...	930,034
Total	15,843,614	31,376,015	21,924,997	26,684,835	21,787,375	11,260,191	16,179,134	22,216,349	17,731,157	185,003,667

Il y a eu une très grande quantité de blé en mouvement de Port-Colborne à Montréal durant l'année 1915, qui pourrait proprement être ajoutée au total pour Fort-William–Port-Arthur à Montréal. Port-Colborne a été employé comme port de transbordement. L'on pourrait attribuer le fait que presque tout le blé transporté de la tête des Grands lacs aux " autres ports canadiens " est allé réellement à Montréal.

L'on pourra s'éclaircir sur les tableaux précédents où les totaux mensuels sont diminués à une base de pourcentage, savoir:—

	1915.	1916.		1915.	1916.
Avril	4·8	8·6	Septembre	7·3	6·1
Mai	5·5	16·9	Octobre	27·5	8·7
Juin	2·0	11·9	Novembre	29·7	12·0
Juillet	1·9	14·4	Décembre	20·0	9·6
Août	1·3	11·8			

L'on devra observer qu'une fluctuation remarquable est survenue en 1916 durant les périodes les plus actives dans le mouvement du blé canadien par voie d'eau. Durant les cinq premiers mois de l'année 63·6 pour 100 de l'entier volume du trafic a été transporté, contre 15·5 pour 100 pour la même période en 1915.

TAUX DE FRET PAR VOIE D'EAU.

Des taux de fret très élevés ont été obtenus durant la saison de 1916. L'épreuve soumise par le ministère se rattachait uniquement au blé; mais peut être acceptée sans crainte comme indice du caractère des affaires en général.

Les taux du fret sur les différentes routes durant l'année ont été comme suit:—

	1914.	1915.	1916.
Port-Arthur—Fort-William à Montréal—			
Par tonne, mille	0·124 cent.	0·132 cent.	0·205 cent.
Par boisseau	4·58 "	4·99 "	7·55 "
Par tonne	$1·52	$1·66	$2·52
Port-Arthur—Fort-William à la baie Georgienne—			
Par tonne, mille	0·095 cent.	0·282 cent.	0·264 cent.
Par boisseau	1·46 "	3·54 "	4·10 "
Par tonne	48·61 "	$1·18	$1·37
Port-Arthur—Fort-William et autres ports canadiens—			
Par tonne, mille	0·065 cent.	0·124 cent.	0·169 cent.
Par boisseau	1·48 "	2·84 "	3·68 "
Par tonne	49·29 "	94·80 "	$1·22
Port-Arthur—Fort-William à Buffalo—			
Par tonne, mille	0·061 cent.	0·159 cent.	0·159 cent.
Par boisseau	1·63 "	3·97 "	4·27 "
Par tonne	53·72 "	$1·32	$1·42
Port-Colborne à Montréal—			
Par tonne, mille		0·288 cent.	....
Par boisseau		3·25 "	....
Par tonne		$1·08	....

Les taux de Duluth ont été en substance les mêmes que de Port-Arthur–Fort-William.

Dans les tableaux suivants se trouvent les renseignements pour 1915 et 1916:—

Port-Arthur–Fort-William à Montréal.	1915.			1916.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne, mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne, mille.
	Cents.	$	Cents.	Cents.	$	Cents.
Avril	4·88	1·62	0·132	7·00	2·33	0·190
Mai	3·94	1·31	0·107	8·05	2·68	0·218
Juin	3·84	1·28	0·104	6·71	2·23	0·182
Juillet	3·58	1·19	0·097	7·33	2·54	0·206
Août	4·09	1·36	0·111	7·62	2·54	0·209
Septembre	5·49	1·83	0·149	7·61	2·54	0·201
Octobre	6·75	2·25	0·183	....	....	....
Novembre	....	....	....	9·11	3·07	0·249
Décembre	....	....	....	....	....	....
Moyenne	4·99	1·66	0·132	7·55	2·52	0·205

De Port-Arthur—Fort-William à la baie Georgienne.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne, mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne, mille.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	1·61	53·81	0·105	4·28	1·43	0·278
Mai	1·24	41·31	0·080	3·91	1·30	0·254
Juin	1·16	38·69	0·075	3·44	1·14	0·223
Juillet	1·05	35·12	0·068	4·27	1·42	0·261
Août	1·18	38·70	0·072	4·57	1·52	0·297
Septembre	1·96	63·83	0·124	4·07	1·36	0·264
Octobre	3·39	$1·13	0·221	3·84	1·22	0·247
Novembre	4·48	1·49	0·291	4·28	1·40	0·277
Décembre	4·99	1·66	0·353	4·52	1·51	0·294
Moyenne	3·54	$1·18	0·282	4·11	1·37	0·265

Port-Arthur–Fort-William à d'autres ports canadiens.	1915.			1916.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne, mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne, mille.
	Cents.	Cents.	Cent.	Cents.	$	Cent.
Avril	1·56	51·91	0·065	5·19	1·73	0·261
Mai	1·36	45·34	0·057	3·73	1·24	0·171
Juin	1·21	40·37	0·050	3·20	1·06	0·146
Juillet	1·19	39·81	0·048	3·11	1·03	0·143
Août	1·27	42·29	0·064	3·46	1·15	0·154
Septembre	1·67	55·85	0·073	3·39	1·04	0·164
Octobre	3·01	$1·00	0·134	3·92	1·31	0·178
Novembre	4·22	1·40	0·191	4·12	1·37	0·185
Décembre	5·51	1·83	0·244	4·93	1·64	0·242
Total	2·84	94·80	0·124	3·69	1·23	0·169

Port-Arthur—Fort-William à Buffalo.	1915.			1916.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	$	Cents.
Avril	1·49	49·63	0·057	5·18	1·70	0·199
Mai	1·04	34·79	0·040	4·17	1·37	0·162
Juin	1·08	36·20	0·041	3·61	1·20	0·141
Juillet	1·24	41·47	0·048	4·45	1·48	0·175
Août	2·25	75·00	0·086	4·58	1·53	0·178
Septembre	2·78	92·70	0·107	3·76	1·25	0·146
Octobre	4·04	$1·35	0·162	4·27	1·42	0·164
Novembre	4·30	1·43	0·172	4·03	1·35	0·162
Décembre	4·53	1·51	0·181	4·22	1·41	0·166
Moyenne	3·97	$1·32	0·159	4·27	1·42	0·167

Afin que la portée des taux de fret précédents soit proprement comprise, dans leurs rapports avec les recettes brutes, une allocation doit être faite pour les frais suivants payés par les propriétaires de navires sur toutes les cargaisons de blé transportées entre Fort-William et Montréal:—

Chambre de compensation à Fort-William	·01 à ·03	cent par boiss.
Arrimeurs à Fort-William	·06	" "
Elévateur à Montréal	·30	" "
Pelletage à Montréal	·20	" "
Total	·59	cent par boiss.

La moyenne des déductions est comme suit: à Port-Colborne, ·44 par boisseau; à Buffalo, ·41; aux ports de la baie Georgienne, ·38.

MOUVEMENT DES AUTRES GRAINS.

Le volume des autres grains canadiens transporté vers l'est par les canaux canadien et américain au Sault-Sainte-Marie, durant les trois dernières années, a été comme suit:—

——	1914.	1915.	1916.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Avoine	26,240,701	26,798,488	57,743,636
Orge	5,284,350	4,496,509	8,679,607
Graine de lin	7,175,977	2,068,582	4,931,569
Total	38,701,028	33,363,579	71,354,812

En face de la grande quantité d'avoine canadienne transportée par voie d'eau, il est intéressant d'en connaître la distribution à différents ports. En 1916 le mouvement s'est fait par les canaux suivants:—

Avoine canadienne. — Canaux canadien et américain. 1916.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	587,880	1,384,581	1,134,900	1,985,558	1,040,000
" à la baie Georgienne	968,000	2,507,444	2,431,000	2,703,500	2,087,500
" d'autres ports canadiens	....	1,245,010	1,140,124	1,413,772	1,682,800
" Buffalo	1,670,658	6,485,138	3,803,821	3,053,813	702,700
De Duluth à Montreal	....	....	....	....	....
" à la baie Georgienne	....	....	....	....	....
" à d'autres ports canadiens	....	....	....	....	....
" Buffalo	....	75,000	....	....	....
Total	3,226,538	11,697,173	8,509,845	9,156,643	5,513,000
	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	521,000	774,941	1,026,245	111,000	8,566,105
" à la baie Georgienne	1,375,000	353,500	2,627,328	4,285,500	19,338,772
" à d'autres ports canadiens	2,182,100	890,323	2,797,000	400,000	11,751,12
" Buffalo	1,384,000	753,500	159,000	....	18,012,630
De Duluth à Montréal	....	....	....	....	....
" à la baie Georgienne	....	....	....	....	....
" à d'autres ports canadiens	....	....	....	....	....
" Buffalo	....	....	....	....	75,000
Total	5,462,100	2,772,264	6,609,573	4,796,500	57,743,636

TAUX D'ASSURANCE.

L'état suivant indique les taux d'assurance maritime sur les Grands lacs:—

——	1ère classe	Seconde classe.
Au lac Erié et les ports de la baie Georgienne—		
Du 15 avril, a.m., au 30 avril, p.m.	$ 0 45	$ 0 60
Du 1er mai, a.m,, au 31 août, p.m.	0 30	0 40
Du 1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 45	0 65
A Port-Huron, Point-Edward, Goderich, Sarnia et Détroit—		
Du 1er avril, a.m., au 30 avril, p.m.	0 40	0 55
Du 1er mai, a.m., au 31 août, p.m.	0 25	0 35
Du 1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 40	0 60
A Kingston et les ports du lac Ontario, y compris Ogdensburg et Prescott—		
Du 1er avril, a.m., au 30 avril, p.m.	0 65	0 75
Du 1er mai, a.m., au 31 août, p.m.	0 45	0 55
Du 1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 60	1 00
De Montréal directement, sans transbordement—		
Du 20 avril, a.m., au 31 octobre, p.m.	0 60	1 10
Du 1er novembre, a.m., au 30 novembre, p.m.	0 70	1 25
De Montréal *via* Kingston, Prescott et Ogdensburg avec transbordement—		
S'il y a transbordément à Kingston, Ogdensburg, ou Prescott pour de là transport à Montréal, barges types approuvées, ajouter 15 centins au taux pour Kingston, Ogdensburg et Prescott.		
Des ports du lac Supérieur aux ports du lac Michigan—		
Chargez au taux des ports du lac Erié.		
Des ports du lac Michigan aux ports du lac Michigan—		
Chargez 50 pour 100 des taux de ports du lac Erié.		
De Port-Colborne à Montréal—		
Naviguant du 15 avril, a.m., au 31 août, à minuit	0 30	0 40
Pour taux directs ajoutez le taux du lac Erié à celui ci-haut. S'il y a de plus transbordement à Kingston, suivez le tarif.		

Les cédules ci-dessus sont pour l'année 1914. Pour 1916 le taux d'assurance payé sur coques en acier, au pied du lac Erié, pour la période d'une année, saison de navigation du 15 avril, à minuit, au 30 novembre à minuit, était de 3¾ pour 100. Le prix supplémentaire ordinaire de 1½ pour 100, pour la saison, était chargé pour la navigation non à l'est de Kingston, et de 1½ pour 100 en sus pour la navigation non à l'est de Montréal, pendant que 1½ pour 100 additionnel était chargé pour la navigation jusqu'au Cap-Breton.

ETATS du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis.

NAVIRES CANADIENS.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Nombre de voyages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et Descente.	
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.				
1887.........	1,201,529	1,194,665	162,554	36,277	1,071	65	30,778	221,013	1,395,932	1,452,020	2,847,952	18,991
1888.........	1,113,290	1,120,774	158,209	34,368	1,252	....	22,553	189,876	1,295,304	1,345,018	2,640,322	17,661
1889.........	1,285,574	1,207,892	188,131	39,371	976	802	20,271	252,565	1,494,952	1,500,630	2,995,582	19,393
1890.........	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	20,655
1891.........	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	19,246
1892.........	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	3,401,965	21,177
1893.........	1,548,094	1,422,326	170,186	26,787	1,172	10	17,037	248,442	1,736,489	1,697,565	3,434,054	20,757
1894.........	1,319,792	1,260,907	217,635	19,298	2,177	5	6,394	222,696	1,545,998	1,502,906	3,048,904	19,027
1895.........	1,258,848	1,165,683	253,693	13,383	....	....	5,889	285,553	1,518,440	1,464,619	2,983,059	17,136
1896.........	1,547,757	1,420,342	200,292	5,234	157	....	4,115	271,809	1,752,321	1,697,385	3,449,706	20,972
1897.........	1,629,192	1,482,951	215,785	11,378	....	....	3,533	297,898	1,848,510	1,792,227	3,640,737	21,466
1898.........	1,704,661	1,609,255	215,393	4,927	499	518	6,805	255,927	1,927,358	1,870,627	3,797,985	21,509
1899.........	1,865,643	1,774,789	242,817	32,436	925	3,691	42,290	345,980	2,151,675	2,156,896	4,308,571	23,579
1900.........	1,767,293	1,681,340	265,926	14,922	2,909	64	38,015	358,781	2,074,143	2,055,107	4,129,250	21,755
1901.........	1,615,952	1,587,221	279,007	82,541	3,300	2,908	97,332	312,003	1,995,591	1,984,673	3,980,264	20,860
1902.........	1,914,167	1,840,787	241,356	97,492	1,874	2,164	101,335	286,520	2,258,732	2,226,963	4,485,695	22,198
1903.........	2,061,258	2,088,969	340,383	143,614	7,018	3,082	188,896	379,612	2,597,555	2,615,277	5,212,832	23,767
1904.........	1,838,260	1,907,886	299,245	159,740	5,175	4,223	237,910	319,661	2,380,590	2,391,510	4,772,100	21,851
1905.........	2,059,097	2,031,766	312,773	188,138	11,820	3,191	262,401	322,005	2,646,091	2,545,100	5,191,191	23,726
1906.........	2,271,776	2,264,476	292,705	155,595	24,420	5,506	202,276	309,567	2,791,177	2,735,144	5,526,321	25,498
1907.........	2,561,948	2,661,317	337,822	129,246	9,153	7,331	238,172	383,922	3,147,095	3,181,685	6,328,911	28,833
1908.........	2,726,776	2,748,139	318,327	227,315	5,057	7,844	348,944	398,387	3,399,104	3,381,685	6,780,789	29,040
1909.........	3,335,187	2,992,403	300,320	217,989	82,591	111,236	257,945	513,907	3,976,043	3,835,535	7,811,578	22,507
1910.........	3,891,613	3,504,463	315,656	122,688	95,151	89,618	287,555	627,046	4,597,975	4,343,815	8,931,790	25,337
1911.........	3,997,073	3,643,516	333,500	176,690	8,499	2,332	393,012	614,570	4,732,084	4,440,108	9,172,192	25,585
1912.........	4,457,303	4,168,304	617,407	21,176	9,907	1,053	180,735	781,450	5,265,352	4,971,983	10,237,335	27,371
1913.........	4,964,635	4,827,587	898,249	67,031	3,531	5,231	348,477	963,300	6,214,892	5,863,149	12,078,041	28,654
1914.........	4,891,369	4,976,317	764,317	124,505	4,687	2,109	385,433	902,119	6,045,806	6,005,050	12,050,856	26,125
1915.........	3,809,004	3,662,531	730,617	213,887	11,508	7,232	166,428	797,000	4,717,557	4,680,650	9,398,207	21,575
1916.........	3,524,708	3,598,347	1,105,761	270,517	20,846	....	215,156	1,103,694	4,866,471	4,972,558	9,839,029	23,002

STATISTIQUES GÉNÉRALES.

Les tableaux suivants procureront de plus amples renseignements concernant les opérations des canaux du Canada:—

ETAT de tout le fret passé par les canaux pour les années qui suivent.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnse.			
1887	336,648	1,154,424	138,692	202,563	151,805	192,528	86,374	457,482	713,519	2,006,997	2,720,516
1888	355,165	1,146,260	138,127	174,239	214,407	223,429	81,611	428,357	789,310	1,972,287	2,761,597
1889	384,777	1,156,306	122,295	198,497	267,224	300,193	81,243	603,311	855,529	2,258,367	3,113,896
1890	369,593	1,137,011	144,368	133,188	216,813	320,324	58,709	533,021	789,505	2,123,542	2,913,047
1891	370,120	1,155,247	103,814	123,193	248,188	307,958	50,747	543,259	772,869	2,129,657	2,902,526
1892	327,560	1,322,137	173,538	135,787	241,034	302,983	47,396	481,301	789,528	2,242,208	3,031,736
1893	351,706	1,344,822	214,076	141,602	247,329	385,769	54,912	806,773	868,023	2,678,966	3,546,989
1894	299,155	1,140,606	204,175	89,614	231,172	363,107	46,020	568,866	780,522	2,162,193	2,942,715
1895	264,824	1,070,046	286,191	91,177	362,637	608,778	62,285	590,140	975,937	2,360,141	*3,336,078
1896	293,353	1,619,668	259,659	100,519	1,197,245	3,536,054	117,535	867,040	1,867,792	6,123,281	7,991,073
1897	275,537	1,713,274	268,700	187,960	669,142	4,369,314	108,787	968,203	1,322,216	7,233,751	8,560,967
1898	263,989	1,819,887	187,253	98,967	829,508	2,425,121	81,615	912,135	1,362,355	5,256,110	6,618,475
1899	296,208	1,833,412	266,364	115,133	732,030	2,129,988	125,678	727,111	1,420,280	4,805,644	6,225,924
1900	312,201	1,632,915	270,033	81,714	568,197	1,339,915	105,155	703,563	1,255,586	3,758,107	5,013,693
1901	340,805	1,686,094	263,449	201,231	507,204	1,801,696	177,715	682,005	1,294,173	4,371,036	5,665,259
1902	529,085	2,064,480	308,212	342,484	515,828	3,000,636	190,243	562,229	1,545,368	5,969,829	7,513,197
1903	648,150	2,391,366	430,174	408,500	863,337	3,130,816	373,456	958,018	2,315,117	6,888,700	9,203,817
1904	606,737	2,047,499	511,887	2[illegible]6,578	699,784	2,778,903	483,795	851,0[illegible]3	2,302,203	5,954,033	8,256,236
1905	736,976	2,252,514	549,365	347,089	607,223	3,183,895	577,528	1,137,146	2,451,097	6,920,147	9,371,744
1906	1,238,929	2,355,855	627,094	234,919	991,503	3,595,256	482,239	997,385	3,339,770	7,183,415	10,523,185
1907	1,034,733	3,162,158	891,692	226,138	1,991,959	11,060,878	819,369	1,356,712	4,737,753	15,805,886	20,543,639
1908	1,028,246	3,292,422	560,736	278,721	1,704,310	8,218,866	972,300	1,447,219	4,265,592	13,237,228	17,502,820
1909	1,608,659	3,504,849	1,060,715	607,894	1,985,522	22,385,226	1,023,829	1,544,054	5,744,349	27,976,399	33,720,748
1910	2,312,740	3,861,272	600,144	661,436	3,323,822	29,530,163	995,749	1,705,282	7,232,455	35,758,153	42,990,608
1911	2,370,516	3,910,558	572,470	995,719	2,546,677	23,458,256	2,086,777	2,089,380	7,576,440	30,453,913	38,030,353
1912	2,340,444	4,973,342	867,250	961,838	2,042,819	32,434,735	1,343,288	2,623,529	6,593,801	40,993,444	47,587,245
1913	2,212,928	6,286,637	967,712	1,478,2[illegible]3	2,694,527	33,630,484	1,906,94[illegible]	2,876,415	7,782,114	44,271,799	52,053,913
1914	1,474,124	6,381,242	999,256	618,275	1,491,563	21,610,033	1,264,343	3,184,401	,229,286	31,793,951	37,023,237
1915	1,073,014	4,300,653	938,860	643,331	505,574	4,848,152	344,110	2,545,104	2,861,5[illegible]8	12,337,245	15,198,803
1916	892,048	4,689,615	888,640	945,151	532,540	11,522,602	721,705	3,391,190	3,034,933	20,548,558	23,583,491

*Canal du Sault Ste-Marie ouvert en août 1895.

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis.

NAVIRES AMÉRICAINS.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Nombre de voyages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887	16,265	17,925	38,857	56,708	143,730	140,562	52,793	98,840	251,645	315,035	566,680	3,883
1888	14,304	26,801	42,425	50,047	177,714	156,035	49,778	114,613	284,221	347,556	631,777	3,921
1889	21,125	26,449	55,996	50,732	253,088	206,567	56,249	160,442	386,458	444,190	830,648	4,542
1890	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	3,364
1891	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	3,602
1892	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,037	172,594	417,596	454,199	871,795	3,928
1893	10,752	34,303	214,047	33,741	351,994	282,724	50,994	307,740	627,787	658,508	1,286,295	4,585
1894	18,528	30,201	139,720	20,830	302,562	269,788	37,406	192,992	498,216	513,811	1,012,027	4,131
1895	8,838	24,768	139,554	17,712	262,240	216,542	32,295	185,730	441,927	444,752	886,679	4,427
1896	11,496	19,093	195,228	21,953	357,205	292,359	40,416	290,370	604,345	623,775	1,228,120	4,650
1897	14,666	18,367	269,430	17,618	338,938	277,345	26,341	347,698	649,375	661,028	1,310,403	4,675
1898	12,142	9,541	133,524	32,880	308,878	305,464	32,331	336,004	586,875	683,889	1,270,764	4,264
1899	17,217	18,044	172,897	30,002	1,605,887	1,156,503	51,902	234,336	1,846,848	1,438,885	3,285,733	6,101
1900	13,316	17,824	157,689	30,443	1,208,725	744,276	45,741	190,971	1,425,471	983,514	2,408,985	5,502
1901	11,587	18,706	177,169	28,124	922,464	1,044,707	54,895	224,622	1,166,115	1,316,159	2,482,274	5,634
1902	13,622	37,871	187,826	70,641	1,756,948	1,654,672	123,257	241,602	2,081,653	2,004,786	4,086,439	6,433
1903	14,014	24,168	265,208	65,247	1,736,187	1,689,414	106,401	335,836	2,121,810	2,114,665	4,236,475	6,695
1904	10,122	16,890	275,721	39,993	1,464,316	1,475,085	68,081	305,697	1,818,240	1,837,665	3,655,905	6,253
1905	19,743	19,444	364,985	81,876	2,350,494	1,701,704	1,101,536	456,459	2,836,758	2,259,483	5,096,241	7,085
1906	34,306	15,324	356,259	78,561	2,738,623	1,928,131	115,675	418,436	3,244,863	2,440,452	5,685,315	7,319
1907	57,349	72,018	304,591	72,048	4,730,053	5,376,060	205,769	623,941	5,463,767	6,141,067	11,604,834	9,328
1908	54,587	32,705	442,773	124,120	2,975,624	4,142,392	218,835	536,103	3,685,819	4,835,320	8,521,139	7,489
1909	263,592	109,407	442,176	200,202	4,178,378	10,429,614	213,750	621,903	5,098,196	11,361,126	16,459,322	9,996
1910	119,222	50,498	429,702	305,330	5,509,417	14,488,565	299,462	576,101	6,356,803	15,420,494	21,777,297	11,462
1911	49,778	12,643	626,897	576,313	3,348,936	12,057,484	709,084	850,487	4,734,695	13,496,927	18,231,622	10,370
1912	50,296	15,518	763,426	470,330	5,778,534	16,011,911	614,311	931,864	7,206,567	17,429,623	24,636,190	11,785
1913	61,301	29,788	673,382	711,603	5,657,984	15,567,499	703,212	834,019	7,095,879	17,142,909	24,238,788	10,739
1914	39,246	31,535	563,517	373,829	3,292,736	10,259,835	268,800	806,916	4,164,299	11,472,115	15,636,414	7,742
1915	49,138	30,310	672,094	306,502	2,934,955	2,419,998	171,696	800,408	3,827,883	3,557,218	7,385,101	6,415
1916	6,800	74,093	27,031	794,719	2,958,652	5,229,040	288,547	943,778	4,116,011	6,544,828	10,660,839	6,800

TONNAGE des navires et marchandises ayant passé par le canal du Sault-Ste-Marie.

Années.	Navires du Canada.		Navires des Etats-Unis		Nombre total.	Tonnage. des navires.	Tonnage du fret.			Ecluse-ments.	Jours d'ouverture.	Observations.
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.			Canadien.	Etats-Unis.	Total.	Nombre.	Nombre.	
1895	609	126,534	583	623,092	1,192	749,626	....	....	595,837	699	87	Canal ouvert le 9 septembre 1895.
1896	2,070	589,407	3,066	3,805,749	5,136	4,395,156	....	....	4,577,399	3,042	218	
1897	1,909	405,546	2,359	3,391,936	4,268	3,797,482	....	....	4,947,065	2,604	238	
1898	1,811	403,931	1,864	2,353,699	3,675	2,757,630	....	....	3,055,387	2,520	243	
1899	2,000	558,552	1,769	2,389,457	3,769	2,948,009	....	....	3,006,664	2,610	239	
1900	1,790	577,310	1,291	1,617,438	2,081	2,194,748	....	....	2,035,677	2,205	238	
1901	2,796	775,151	1,408	1,674,597	4,204	2,449,748	....	....	2,820,394	2,910	246	
1902	3,080	1,366,930	1,964	3,237,372	5,044	4,604,302	....	....	4,729,268	3,418	264	
1903	2,711	1,615,939	1,640	3,146,897	4,351	4,762,746	....	....	5,511,868	3,242	256	
1904	2,637	1,555,042	1,325	2,675,663	3,962	4,230,705	....	....	5,030,705	3,022	241	
1905	3,970	1,803,299	1,692	2,734,349	5,662	5,537,637	....	....	5,473,406	4,031	255	
1906	3,922	1,959,252	1,758	4,399,872	5,680	6,359,124	....	....	6,574,039	4,152	253	
1907	3,217	2,154,688	3,132	9,961,281	5,349	12,115,969	....	....	15,588,165	4,596	238	
1908	3,289	2,603,232	2,204	7,035,655	5,293	9,638,887	2,092,231	10,666,985	12,759,216	3,667	235	Provenance de la cargaison démontrée pour la première fois.
1909	2,597	2,988,936	3,734	14,850,738	6,331	17,839,674	3,366,495	24,494,750	27,861,245	5,046	240	
1910	2,744	3,173,494	5,228	20,187,704	7,972	23,361,198	2,345,619	33,050,068	36,395,687	6,110	248	
1911	2,713	3,108,880	4,068	16,252,340	6,781	19,361,220	3,177,581	27,774,128	30,951,709	6,802	236	
1912	2,643	3,296,229	5,213	22,536,015	7,856	25,832,244	4,090,362	35,579,293	39,669,655	6,200	240	
1913	3,279	3,793,434	5,006	22,181,007	8,285	25,974,441	4,954,734	37,744,590	42,699,324	6,266	246	
1914	3,011	3,473,292	2,966	13,827,870	6,977	17,301,162	3,609,747	23,989,437	27,599,184	4,712	239	
1915	3,000	3,041,003	1,331	5,443,812	4,331	8,484,815	2,561,734	5,189,223	7,750,957	4,374	248	
1916	4,595	4,089,937	2,094	8,703,187	6,689	12,793,124	7,486,962	16,096,529	23,583,491	4,777	245	

DÉPENSE EN CAPITAL.

L'état qui suit indique la dépense en capital pour les canaux du Canada jusqu'au 31 mars 1916. Il est entendu, cependant, que le total indiqué n'inclut pas la dépense effectuée par le gouvernement impérial pour le canal de Carillon et Grenville. Les archives relatives à cette dépense ont été détruites par l'incendie du bureau de l'artillerie, à Montréal, en 1852. Voici les détails:—

Canal.	Capital.		
	Construction.	Agrandissement	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Cornwall	1,945,624 73	5,300,679 48	7,246,304 21
Culbute	382,391 46	....	382,391 46
Lachine	2,539,532 85	11,519,078 74	14,108,611 59
Lac Saint-François	....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	....	1,248,946 71
Rideau	4,084,323 37	83,745 84	4,168,069 21
Sault-Sainte-Marie	4,994,372 51	....	4,994,372 51
Soulanges	7,904,044 53	....	7,904,044 53
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve St-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Saint-Pierre	648,547 14	....	648,547 14
Tay	489,599 23	....	489,599 23
Trent	15,626,295 14	....	15,626,295 14
Welland	7,693,824 03	21,925,171 63	29,618,995 66
Welland, canal à navires	9,960,563 44	....	9,960,563 44
Williamsburg — Farran's-Point	....	877,090 57	10,491,098 07
Williamsburg — Galops	....	6,121,213 70	
Williamsburg — Rapide-Plat	....	2,158,242 00	
Williamsburg — Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26	
Ecluse de Saint-André	1,630,548 96	....	1,630,548 96
Total	63,130,507 31	57,079,850 71	120,210,308 02

Le coût de l'entretien pour l'exercice 1916 s'est élevé à $1,575,272.08.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUES DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION, 1916.

GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé descendue par le canal Welland, des ports à l'ouest de Port-Colborne, pendant une période de trente-cinq ans, est comme suit:—

Années.	Quantité expédiée à Montréal.	A des ports d'Ontario.	Quantité expédiée des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882	180,694	....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	288,513	15,899	245,932
1891	295,509	6,805	202,710
1892	261,954	8,942	201,540
1893	501,806	25,555	222,958
1894	273,651	16,699	203,979
1895	231,491	32,096	133,823
1896	461,049	73,386	160,372
1897	*560,254	53,257	157,756
1898	519,532	31,279	144,612
1899	332,746	40,197	68,011
1900	244,661	17,525	84,589
1901	151,566	13,732	83,370
1902	208,215	22,787	81,164
1903	251,936	29,062	111,828
1904	198,246	23,711	102,523
1905	341,431	42,061	129,270
1906	304,935	33,351	176,119
1907	635,573	42,032	163,295
1908	756,141	38,142	135,172
1909	652,742	40,238	129,587
1910	789,661	63,657	115,457
1911	836,924	51,560	121,655
1912	961,855	47,866	117,195
1913	1,265,368	63,806	122,069
1914	1,836,456	90,910	70,186
1915	1,120,027	33,200	109,810
1916	609,119	34,890	36,775

Pendant la dernière période décennale, la quantité de produits agricoles ci-dessus. descendue par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à Montréal, a

diminué de 635,573 tonnes en 1907, à 609,119 en 1916, et la quantité descendue par le canal Welland de ports des Etats-Unis, à destination des Etats-Unis, de 36,775 tonnes, a été de 163,295 pour la même période.

La quantité d'orge, de sarrasin, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, pendant une période de 15 années, se décompose comme suit:—

Années.	Tonnes.
1902	263,861
1903	253,959
1904	154,625
1905	148,377
1906	386,96[illegible]
1907	383,73[illegible]
1908	285,26[illegible]
1909	426,163
1910	280,705
1911	241,134
1912	462,444
1913	268,388
1914	689,969
1915	558,043
1916	1,700,219

La quantité des mêmes articles qui ont fait l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pour la même période, a été répartie comme suit:—

Années.	Tonnes.
1902	242,225
1903	400,057
1904	220,076
1905	375,630
1906	449,673
1907	684,697
1908	776,374
1909	652,742
1910	789,661
1911	836,924
1912	964,187
1913	1,265,376
1914	1,836,456
1915	1,120,027
1916	609,119

Les expéditions comparatives de grain par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée, sont comme suit:—

QUANTITÉ DE GRAIN EXPÉDIÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES ROUTES RIVALES.

La quantité de grain et de pois qui a fait l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, à destination de Montréal, se décompose comme suit:—

	Tonnes.
Pour 1915	1,120,027
1916	609,119
Montrant une diminution de	510,908

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par voie du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc est comme suit:—

	Tonnes.
Pour 1915	558,043
1916	1,770,219
Montrant une augmentation de	1,212,176

La quantité de grain descendue sur le canal Welland dans des navires canadiens et américains, à destination de Kingston et de Prescott, pendant quinze années, est représentée comme suit:—

Dans les navires canadiens il y a eu en—

—	Tonnes.
1902, 131 cargaisons, d'une quantité totale de	175,514
1903, 170 " "	218,840
1904, 115 " "	174,121
1905, 167 " "	239,418
1906, 205 " "	344,605
1907, 255 " "	427,813
1908, 355 " "	598,941
1909, 308 " "	550,276
1910, 383 " "	679,358
1911, 421 " "	728,223
1912, 504 " "	796,858
1913, 687 " "	1,128,324
1914, 911 " "	1,004,236
1915, 693 " "	992,252
1916, 339 " "	560,002

Dans les navires américains, il y a eu en—

—	Tonnes.
1902, 135 cargaisons, d'une quantité totale de	136,652
1903, 219 " "	273,986
1904, 118 " "	150,359
1905, 235 " "	273,344
1906, 178 " "	269,800
1907, 263 " "	413,087
1908, 271 " "	330,514
1909, 174 " "	272,291
1910, 182 " "	295,714
1911, 173 " "	281,916
1912, 154 " "	330,058
1913, 253 " "	322,919
1914, 178 " "	219,462
1915, 157 " "	270,785
1916, 56 " "	120,782

Cent soixante-deux navires canadiens et 49 américains ont transporté des cargaisons intactes de 343,733 tonnes à Montréal en 1908; 87 navires canadiens et 9 américains de 135,582 tonnes en 1907; 74 navires canadiens et 10 américains de 108,734 tonnes en 1906; 96 navires canadiens et 18 américains de 180,206 tonnes en 1905; 56 navires canadiens et 16 américains de 116,095 tonnes en 1904; 56 navires canadiens et 18 américains de 99,582 tonnes en 1903; 19 navires canadiens et 17 américains de 34,804 tonnes en 1902; 23 canadiens et 2 américains de 17,303 tonnes en 1901; 15 de

7,924 tonnes en 1900; 2 de 558 tonnes en 1899; 7 de 2,426 tonnes en 1898; 7 de 2,324 tonnes en 1897; 3 de 1,176 tonnes en 1896; 4 de 1,344 tonnes en 1905; deux cargaisons de 810 tonnes en 1894; aucune en 1893; 2 en 1892 de 934 tonnes; et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont rompu charge en 1901; 9 en 1900; 11 en 1899; 25 en 1898; 11 en 1897; 16 en 1896; 6 en 1895; 19 en 1894; 34 en 1893; 25 en 1892; et 44 en 1891; 222 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1901; 540 en 1900; 316 en 1899; 473 en 1898; 359 en 1897; 335 en 1896; 169 en 1895; 188 en 1894; 369 en 1893; 220 en 1892; et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1909 et pendant les quatre années précédentes a été comme suit:—

Articles.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	679,840	1,009,474	1,428,300	1,106,244	2,686,963
Maïs	104,027	110,629	112,036	....	....
Seigle	....	....	....	....	....
Avoine	....	29,118	30,824	23,945	....
Orge	....	2,103	....	56,544	22,216
Graine de lin	....	....	30,040	49,628	8,202

CANAL WELLAND.

La quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland pendant la saison de 1916 a été de 2,544,964 tonnes; sur cette quantité, 229,996 étaient du fret intermédiaire ou local.

Il y a eu 2,045,343 tonnes de fret à destination de l'est et 499,621 à destination de l'ouest.

Fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours qui est passée sur tout le parcours du canal Welland pendant la saison de 1916 a été de 2,314,968 tonnes.

Sur cette quantité, 1,871,034 tonnes étaient à destination de l'est et 443,934 à destination de l'ouest.

En ce qui concerne le fret d'entier parcours à destination de l'est, les navires canadiens ont transporté 1,441,609 tonnes et les navires américains 429,425 tonnes; et sur le fret d'entier parcours à destination de l'ouest, les navires canadiens ont transporté 241,217 tonnes et les navires américains 202,717 tonnes, soit un total de 1,682,826 tonnes pour les navires canadiens et 632,142 pour les navires américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La quantité totale de fret passée par ces canaux en 1916 s'est élevée à 3,368,064 tonnes; sur cette quantité, 2,669,542 tonnes étaient à destination de l'est et 698,522 à destination de l'ouest.

Fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours s'est chiffrée par 2,973,785 tonnes; sur cette quantité, 2,404,815 tonnes étaient à destination de l'est et 568,970 tonnes à destination de l'ouest.

Fret intermédiaire.

Sur la quantité totale de fret intermédiaire ou local, 264,727 tonnes étaient à destination de l'est et 129,552 à destination de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHIGAN, ETC.

La quantité totale de fret d'entier parcours passée vers l'est du lac Erié et vers l'ouest de Montréal, par les canaux Welland et du Saint-Laurent, pendant quinze années, a été comme suit:—

Années.	A l'est jusqu'à Montréal.	A l'ouest à partir de Montréal.
1902	250,475	25,289
1903	390,786	100,699
1904	278,328	71,512
1905	448,704	72,482
1906	554,231	96,791
1907	789,167	1,281
1908	864,926	3,472
1909	925,005	191,510
1910	1,170,139	172,360
1911	1,293,638	233,335
1912	1,559,963	236,979
1913	1,710,219	333,592
1914	2,052,900	360,645
1915	1,813,998	289,215
1916	1,575,404	230,922

FRET D'ENTIER PARCOURS DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest par le canal Welland, provenant des ports des Etats-Unis et à destination de ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, a été comme suit:—

Années.	A l'est.	A l'ouest.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1902	224,110	44,919	269,029
1903	221,074	149,151	370,225
1904	165,337	87,144	252,481
1905	190,547	112,549	303,096
1906	237,226	84,205	321,431
1907	218,997	177,660	396,657
1908	209,518	239,136	448,654
1909	196,838	248,581	445,419
1910	197,301	288,198	485,499
1911	175,752	309,603	485,355
1912	180,319	235,437	415,756
1913	204,597	320,736	525,333
1914	170,624	338,455	509,079
1915	156,167	329,449	485,616
1916	55,361	148,046	203,407

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland, provenant des ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une diminution de 252,209 tonnes, comparée à l'année précédente, et une diminution de 65,622 tonnes, comparée à 1902.

L'état suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui sont passés par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre les ports des Etats-Unis, depuis 1867 jusqu'à 1916 inclusivement.

Exercice.	Nombre total de voyages.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée de ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,883	1,016,165	233,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779
1896	2,766	1,279,987	653,213
1897	2,725	1,274,292	564,694
1898	2,384	1,140,077	487,539
1899	2,202	789,770	360,529
1900	2,399	719,360	318,529
1901	1,547	620,209	274,019
1902	1,568	665,387	269,029
1903	1,787	1,002,919	370,225
1904	1,433	811,371	252,481
1905	1,595	1,092,050	305,096
1906	1,536	1,201,967	321,431
1907	1,982	1,614,132	396,743
1908	2,351	1,703,453	448,654
1909	2,433	2,025,951	445,419
1910	2,544	2,326,290	487,499
1911	2,480	2,537,629	485,355
1912	2,905	2,851,915	415,756
1913	3,229	3,570,714	525,333
1914	3,692	3,860,969	509,079
1915	2,922	3,061,012	485,616
1916	2,939	2,544,964	203,407

La quantité totale de fret qui est passée par les différentes divisions du réseau des canaux canadiens, pendant la saison de 1916, est comme suit:—

—	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Produits miniers.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	522	39,245	373,664	12,596,929	3,803,289	16,813,649
Welland	....	265,563	184,779	1,401,044	693,578	2,544,964
St-Laurent	4,459	650,590	211,530	1,840,930	660,555	3,368,064
Chambly	210	242,654	19,679	126,300	10,134	398,977
Saint-Pierre	330	30	964	3,787	4,518	9,629
Murray	....	2	9,738	36,880	60	46,680
Ottawa	2,940	139,168	20,168	71,992	3,383	237,651
Rideau	2,583	9,912	10,754	81,658	523	105,430
Trent	298	38,841	2,776	328	2,766	45,009
Saint-André	....	2,868	214	10,356	....	13,438

La quantité totale transportée sur le canal Welland s'est élevée à 2,544,964 tonnes, dont 693,578 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transportée a été de 3,368,064 tonnes, dont 660,555 se composaient de produits agricoles et 211,530 tonnes étaient des objets fabriqués.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité totale de fret transportée s'est chiffrée par 237,651 tonnes, dont 139,168 se composaient de produits forestiers.

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de

1889	234 jours.	1903	249 jours.
1890	228 "	1904	223 "
1891	225 "	1905	245 "
1892	233 "	1906	249 "
1893	219 "	1907	233 "
1894	234 "	1908	231 "
1895	231 "	1909	236 "
1896	232 "	1910	224 "
1897	234 "	1911	237 "
1898	241 "	1912	237 "
1899	231 "	1913	245 "
1900	238 "	1914	242 "
1901	230 "	1915	248 "
1902	256 "	1916	245 "

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de

1895	87 jours.	1906	253 jours.
1896	218 "	1907	238 "
1897	238 "	1908	235 "
1898	243 "	1909	240 "
1899	239 "	1910	248 "
1900	238 "	1911	236 "
1901	246 "	1912	240 "
1902	264 "	1913	246 "
1903	256 "	1914	239 "
1904	241 "	1915	248 "
1905	255 "	1916	245 "

Le nombre moyen des navires passés chaque jour par les deux canaux, pendant la saison de 1916, a été de 104.

ETAT COMPARATIF du trafic passé par les canaux américains des chutes Sainte-Marie et par le canal canadien du Sault-Sainte-Marie, pour les saisons de 1915 et 1916.

		Trafic de 1916.		Total du trafic pour la		Augmentation.	Diminution.
		Canal des Etats-Unis.	Canal canadien.	Saison de 1916.	Saison de 1915.	Montant.	Montant.
Navires	passages	18,716	6,689	25,405	21,284	4,121	....
Eclusements	nombre	11,413	4,777	16,190	13,808	2,382	....
Tonnage, enregistré	tonnes nettes	57,038,207	12,793,124	69,831,331	56,403,662	13,427,669	....
Tonnage, fret	"	75,085,219	16,813,649	91,898,868	71,299,950	20,598,918	....
Passagers	nombre	23,307	31,734	55,041	50,425	4,616	....
Houille anthracite	tonnes nettes	2,122,509	88,610	2,211,119	2,026,724	184,395	....
Houille bitumineuse	"	12,970,073	945,037	13,915,110	11,336,134	2,578,976	....
Farine	barils	6,887,550	3,353,270	10,240,820	8,470,149	1,770,671	....
Blé	boisseaux	139,237,877	86,874,340	226,112,217	255,481,608	....	29,369,391
Grain, excepté le blé	"	47,103,053	46,096,508	93,199,561	64,775,989	28,423,572	....
Fer ouvré, en gueuse	tonnes nettes	179,123	54,162	233,285	291,789	....	58,504
Sel	barils	663,053	66,787	729,840	704,146	25,694	....
Cuivre	tonnes nettes	122,161	3,972	126,133	156,436	....	30,303
Minerai de fer	"	51,949,988	11,504,773	63,454,761	45,219,959	18,234,802	....
Bois de service	pds M.P.	327,663,000	6,333,600	333,996,600	438,156,000	....	104,159,400
Minerai d'argent	tonnes nettes	....	....	....	....	....	....
Pierre de construction	"	....	....	....	....	....	....
Fret non classé	"	1,240,824	399,592	1,640,416	1,561,023	79,393	....

C—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-six années terminées le 31 décembre 1916.

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	224,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	....	5,948	....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	....	1,905	525	403	162,405	....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	....	341	128,361	....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	....	464	....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	....	30,611	16,122	1,551	296	....	....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	....	34,320	30,031	924	....	....	10	65,285	1,313	5,570	....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	....	684	14	64,002	....	4,076	....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	....	9,874	....	8,170	114,422	698	599	....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	....	1	118,203	....	1,594	....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	....	4,799	....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	....	10,859	157,530	15	4,406	....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	....	27,492	....	17,225	236,208	....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	....	20,497	275,619	....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	....	26,115	253,444	....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	....	31,992	244,550	....	576	2	183,895	....	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	....	344	....	206,827	....	207,171
1894	17,795	53,846	105,329	28,095	27,621	....	60,462	198,358	....	297	....	188,521	....	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	....	46,316	209,802	181	246	....	149,490	....	149,917
1896	16,224	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	300,407	....	146	....	207,348	....	207,494
1897	7,237	28,919	169,057	14,173	14,969	....	41,887	276,242	965	15	....	165,143	....	166,123
1898	4,212	11,268	150,667	6,909	12,732	1,197	22,671	209,656	770	339	4	156,814	....	157,927
1899	6,118	12,926	81,777	2,424	19,526	923	18,198	141,892	351	1,646	553	88,931	....	91,481
1900	7,966	18,771	60,545	2,402	39,706	2,149	14,248	145,787	....	953	....	46,024	....	46,977
1901	7,165	23,557	55,531	7,119	26,344	....	14,016	143,732	83	80	105	46,702	....	46,970
1902	13,785	32,639	66,111	7,418	10,006	....	12,675	142,634	....	214	....	12,911	....	13,125

*Pommes, farine de toute espèce,pois, pommes de terre.

C—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-six années terminées le 31 décembre 1916—*Fin.*

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1903	6,082	15,439	108,917	11,433	6,112	4,175	13,568	165,725	459	....	....	113,072	....	113,535
1904	8,556	14,269	60,964	16,621	16,497	....	13,079	129,986	....	....	....	63,882	....	63,882
1905	24,054	15,483	93,622	9,197	10,892	....	9,682	162,930	....	1	....	73,464	....	73,465
1906	15,215	13,410	135,410	9,266	11,323	....	10,678	195,132	....	169	....	33,523	....	33,692
1907	18,898	21,892	124,474	2,812	4,741	2	22,001	194,820	....	30	....	110,347	4,050	114,420
1908	17,694	24,651	99,830	7,418	2,070	2	21,393	172,788	....	....	....	158,351	1,400	159,751
1909	15,452	17,940	100,967	4,224	....	....	22,683	161,266	....	5	....	131,131	1,531	132,667
1910	11,859	10,717	126,938	3,840	....	....	8,751	161,925	....	....	....	201,893	....	201,893
1911	2,852	4,950	116,705	....	....	....	7,565	132,072	....	1,863	26,303	223,942	4,483	256,491
1912	9,878	15,911	91,254	2,160	1,400	....	12,714	133,317	....	300	11,078	166,419	4,979	182,776
1913	11,967	20,258	114,662	....	7,407	....	8,685	162,979	....	505	18,387	237,230	5,202	261,324
1914	8,580	32,657	85,700	....	5,210	....	10,278	142,425	....	....	25,258	236,976	6,341	268,575
1915	4,124	22,310	89,269	690	457	....	5,152	122,022	....	....	15,705	235,929	17,972	269,606
1916	....	7,530	30,838	....	1,559	....	....	39,927	....	1,003	....	131,870	16,373	149,246

*Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

A—TABLEAU indiquant le tonnage total des articles ci-dessous mentionnés quarante-six années terminées

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	20,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	64,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,591
1897	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	44,674
1898	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	23,182
1899	11,625	197,732	204,004	2,907	24,037	923	18,460
1900	10,968	137,800	163,509	4,035	41,055	3,538	14,815
1901	18,978	151,586	67,746	7,119	28,485	2,961	14,024
1902	22,282	225,171	67,647	7,418	11,232	4,079	12,963
1903	25,998	259,031	210,758	14,656	7,911	4,904	13,994
1904	35,049	165,138	116,444	27,171	16,582	....	13,183
1905	38,512	254,458	180,921	55,432	36,072	1,711	9,883
1906	18,294	326,798	211,805	31,446	49,306	1,784	10,739
1907	22,739	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683
1908	23,209	732,131	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668
1909	38,763	590,196	140,902	23,151	75,135	33	30,221
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	....	18,149
1911	57,061	562,282	273,932	15,029	163,333	112	11,360
1912	45,807	795,989	121,333	25,241	185,546	714	14,626
1913	45,710	1,005,362	144,354	96,889	199,794	6,867	10,640
1914	87,701	1,599,909	112,133	89,622	225,668	10,220	10,318
1915	15,117	955,181	121,086	26,231	169,046	....	5,999
1916	200	336,204	78,420	58,921	196,353	10,886	....

* Exercice. † Pommes, farine de tou e espèce, pommes de terre.

transportés en amont et en aval sur le canal Welland pendant une période de le 31 décembre 1916.

Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur can. du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
503,860	46,806	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	3,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	43,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,249
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	....	243,690
591,409	....	3,072	159	977	203,608	....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309
788,974	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473
816,914	7,206	17,012	227	590	176,226	....	201,261
720,183	1,444	11,722	799	734	162,336	13,433	190,468
459,688	567	6,361	1,282	1,318	97,732	26,125	133,385
375,720	....	8,190	533	4,800	47,392	58,400	119,315
290,909	83	6,094	327	8,773	49,480	99,487	164,244
350,792	64	7,488	....	15,201	64,014	22,480	109,247
537,252	488	5,407	2,554	45,846	147,884	18,323	220,502
373,568	11,381	9,957	1,093	4,164	113,525	39,683	179,803
576,989	2,651	10,912	226	4,221	172,642	22,381	213,033
650,172	3,747	8,493	100	16,204	147,587	5,862	181,993
894,659	961	4,923	246	18,761	267,212	25,040	317,143
975,672	....	35,726	429	....	316,921	18,004	371,080
898,401	....	87,025	....	....	377,681	33,301	498,007
1,034,582	....	57,581	....	....	577,491	34,211	669,383
1,083,109	....	126,956	35,888	....	619,682	37,480	820,006
1,189,256	....	139,991	21,630	....	709,696	82,376	953,693
1,509,616	....	96,245	28,396	....	945,790	78,776	1,139,207
2,135,571	....	34,037	35,060	....	949,306	14,151	1,032,554
1,292,660	....	46,039	30,250	....	935,824	49,339	1,061,452
680,984	....	10,882	10,113	....	1,190,142	210,902	1,401,044

B—Tableau indiquant le tonnage total intermédiaire et d'entier parcours des articles ci-dessous mentionnés acquittés à la descente du canal Welland, pendant une série de quarante-six années terminées le 31 décembre 1916.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	44,110	310,090	119,541	3,920	....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	488,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	....	2,387	430,795
1880	12,467	240,601	162,891	....	477	....	1,417	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	....	4,891	....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	....	60,587	590,277
1895	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	....	46,435	484,785
1896	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538
1897	9,025	322,993	390,615	14,173	25,127	8,483	44,651	815,067
1898	5,578	206,313	437,849	12,286	17,491	16,127	23,170	718,814
1899	11,625	197,732	204,004	2,424	23,541	923	18,440	458,689
1900	10,968	137,800	163,509	3,449	40,256	3,538	14,802	374,322
1901	18,937	151,325	67,757	7,119	28,281	2,961	14,021	290,400
1902	22,282	223,499	67,647	7,418	11,223	4,079	12,912	349,060
1903	25,997	257,370	210,758	14,656	7,911	4,904	13,982	535,578
1904	35,046	164,515	116,444	27,171	16,582	....	13,157	372,915
1905	38,512	247,599	180,921	55,432	36,072	1,711	9,882	570,129
1906	18,227	326,789	111,243	31,446	49,306	1,411	10,739	549,161
1907	22,689	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683	894,509
1908	23,187	730,751	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668	974,270
1909	38,763	590,074	140,902	23,151	75,135	33	30,206	898,264
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	....	18,149	1,034,582
1911	57,061	562,282	273,932	14,622	163,333	112	11,360	1,082,702
1912	45,807	795,989	121,333	25,241	185,546	714	14,626	1,189,256
1913	45,710	1,005,362	144,354	96,889	199,794	6,867	10,640	1,509,616
1914	87,701	1,599,909	112,333	89,622	225,668	10,220	10,318	2,135,571
1915	15,087	946,004	121,086	26,231	168,876	....	5,999	1,283,283
1916	200	336,204	78,420	58,921	196,353	10,886	....	680,984

* Exercice. †Pommes, farine de toute espèce, pommes de terre.

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains entrant dans le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation en 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916.

Articles.	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.
N°	252	91	319	64	726
Tonnage.	182,373	48,692	286,656	29,120	546,841
1905.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	188,706	18,575	28,757	2,512	238,550
Maïs	6,385	6,636	163,374	4,526	180,921
Orge	6,870	1,451	47,111	.....	55,432
Avoine	8,225	2,570	21,535	3,742	36,072
Pois	.....	.....	76	.....	76
Seigle	.....	.....	1,171	.....	1,711
Houille	18,756	35,324	28,330	8,678	91,088
Minerai de fer	14,358	8,023	.....	.....	22,381
Marchandises diverses	29,375	7,485	74,975	3,126	114,961
Bardeaux, art. en bois, etc	.....	2,748,941	2,325	.....	2,325
Bois de serv., scié....pds M.P.	2,867,147	.....	38,290,831	12,479,689	54,589,200
Bois équarri.........pds cub.	355,000	951,524	.....	.....	538,000
Bois de chauffage......cordes	.....	183,000	900	.....	900
N°	328	121	305	43	797
Tonnage.	238,690	65,355	310,622	15,758	631,425
1906.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	250,493	34,355	35,578	.....	320,436
Maïs	8,177	.....	202,250	1,378	49,306
Orge	8,546	5,046	17,854	.....	31,446
Avoine	21,900	16,083	11,323	.....	49,306
Pois	.....	.....	11	.....	11
Seigle	.....	5	1,406	.....	1,411
Houille	30,455	47,242	24,190	9,356	111,243
Minerai de fer	5,862	.....	.....	.....	5,862
Marchandises diverses	35,383	7,009	110,263	50	152,705
Bardeaux, art. en bois, etc	.....	37	851	.....	904
Bois de serv., scié....pds M.P.	3,471,514	235,624	25,711,196	10,789,755	40,188,089
Bois équarri	375,000	200,000	.....	.....	575,000
Bois de chauffage.......cordes	110	18	1,093	.....	1,221
Douves.................nomb.	.....	.....	300,000	.....	300,000
N°	375	148	408	76	1007
Tonnage.	290,509	81,070	397,616	36,921	816,116
1907.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	294,298	50,808	130,818	4,429	480,303
Maïs	6,713	514	259,895	4,571	271,693
Orge	8,726	468	4,046	.....	13,240
Avoine	49,689	16,647	7,033	.....	73,369
Pois	.....	.....	25	.....	25
Seigle	.....	.....	2,270	.....	2,270
Houille	31,506	57,373	50,183	14,493	143,555
Marchandises diverses	12,040	8,950	.....	.....	20,990
Bardeaux, art. en bois, etc	21,545	9,436	5,231	6,235	42,447
Bois de serv., scié...pds M.P.	.....	.....	2,222	.....	2,222
Bois équarri	.....	.....	14,395,124	11,201,446	25,596,570
Bois de chauffage.......cordes	558,090	323,000	.....	.....	881,090
Douves.................nomb.	.....	.....	660	.....	660

D—Tableau indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
1908.	567	432,623	149	64,034	428	319,030	36	19,866	1180	835,553
		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		505,151		39,001		183,011		3,498		730,751
Maïs		2,405		.....		124,997		.....		127,402
Orge		19,775		1,133		10,264		.....		31,172
Avoine		30,091		643		2,689		.....		33,423
Pois		.....		.....		40		.....		40
Seigle		742		.....		5,925		.....		6,667
Houille		33,733		42,656		57,448		8,334		148,181
Marchandises		26,815		14,783		14,410		13,686		69,694
Bois de chauffage.......cordes		.....		70		1,173		.....		1,243
Bois de serv., scié..pds, M.P.		.....		.....		17,572,070		6,578,545		24,150,615
Bois équarri..........pds cub.		221,300		313,000		.....		.....		534,300
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
1909.	555	486,406	136	71,034	323	324,576	26	17,317	1040	899,333
		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		415,208		34,903		133,172		.....		583,283
Maïs		6,694		.....		134,208		.....		140,902
Orge		17,943		360		4,848		.....		23,151
Avoine		70,392		4,743		.....		.....		75,135
Pois		.....		.....		63		.....		63
Seigle		33		.....		.....		.....		33
Houille		160,475		53,681		21,097		630		235,883
Marchandises		52,994		14,732		12,232		16,498		96,506
Bois de serv., scié..pds, M.P.		.....		.....		31,643		10,214		41,857
Bois équarri.........pds cub.		3,450		7,840		125		1,475		12,890
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
1910.	596	599,416	142	88,963	249	285,704	14	13,563	1001	987,646
		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		481,624		22,200		77,040		.....		580,864
Maïs		15,759		.....		214,221		.....		229,980
Orge		17,159		576		3,840		.....		21,575
Avoine		135,743		.....		490		.....		136,233
Pois		.....		.....		123		.....		123
Seigle		.....		.....		.....		.....		.....
Houille		216,679		114,671		29,646		894		361,990
Marchandises		39,149		15,231		21,818		20,466		96,664
Bois de serv., scié..pds, M.P.		3,630		800		16,932		.....		21,362
Bois équarri..........pds cub.		1,930		5,000		800		.....		7,730
Bardeaux		.....		.....		525		.....		525
Non énuméré		74,434		1,772		24,031		.....		100,237
Total		986,207		160,250		389,466		21,360		1,557,283

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	640	670,037	122	83,755	270	304,171	48	42,830	1080	1,100,793
1911.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		483,984		24,826		49,330		....		558,140
Maïs		29,978		11,368		232,586		....		273,932
Orge		14,382		240		....		....		14,622
Avoine		162,455		878		....		....		163,333
Pois		....		....		....		....		....
Seigle		112		....		....		....		112
Houille		230,809		79,311		40,109		22,489		372,718
Marchandises		45,838		19,325		45,881		34,449		145,493
Bois de service, scié		300		....		25,361		9,020		34,681
Bois équarri		3,260		4,500		2,277		....		10,037
Bardeaux		....		....		60		....		60
Non énuméré		95,017		....		14,386		....		109,403
Total		1,066,135		140,448		409,990		65,958		1,682,513
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	774	790,044	152	95,202	450	427,226	52	33,102	1428	1,345,574
1912.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		603,854		78,794		111,284		....		793,932
Maïs		536		2,181		118,616		....		121,333
Orge		22,022		353		2,866		....		25,241
Avoine		170,446		3,269		11,831		....		185,546
Pois		....		....		150		....		150
Seigle		....		....		714		....		714
Houille		331,536		44,212		514,653		3,800		534,201
Marchandises		48,659		17,602		47,836		32,340		146,437
Bois de service, scié		....		....		22,689		15,361		38,050
Bois équarri		9,000		8,660		1,409		....		19,069
Bardeaux		....		....		250		....		250
Non énuméré		73,387		1,186		69,367		....		143,940
Total		1,259,440		156,257		541,665		51,501		2,088,863
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	1043	1,081,973	148	104,194	375	386,284	28	18,908	1594	1,590,459
1913.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		761,418		87,153		154,768		....		1,003,339
Maïs		1,549		....		142,805		....		144,354
Orge		82,241		2,448		12,200		....		96,889
Avoine		188,442		1,937		9,415		....		199,794
Pois		....		....		....		....		....
Seigle		3,136		....		3,731		....		6,867
Houille		498,269		59,145		107,946		1,735		667,095
Marchandises		59,375		18,701		28,825		21,008		127,909
Bois de service, scié		1,500		....		19,200		3,736		24,436
Bois équarri		4,636		4,004		1,040		....		9,680
Bardeaux		....		....		....		....		....
Non énuméré		183,957		9,059		76,613		3,550		273,179
Total		1,784,523		182,447		556,543		30,029		2,553,531

D—Tableau indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

Articles.	Navires canadiens. A vapeur.	Navires canadiens. A voiles.	Navires américains. A vapeur.	Navires américains. A voiles.	Total. Vapeurs et voiliers.
N°	1301	154	357	25¾	1837
Tonnage.	1,345,319	93,099	353,547	7,279	1,799,244
1914.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	1,268,410	101,833	189,666	...	1,559,909
Maïs	4,973	1,422	105,738	...	112,133
Orge	80,488	4,423	4,711	...	89,622
Avoine	210,795	3,699	10,982	...	225,476
Pois	...	...	...	...	...
Seigle	1,114	...	9,106	...	10,220
Houille	531,240	32,288	132,215	901	696,544
Marchandises	61,135	16,751	14,987	...	92,873
Bois de service, scié	450	...	17,285	1,670	19,405
Bois équarri	4,846	...	1,397	...	6,243
Bardeaux	175	...	...	...	175
Non énuméré	102,804	...	20,936	400	124,140
Total	2,266,430	160,416	507,023	2,871	2,936,740
N°	856	161	285	7¾	1309
Tonnage.	885,441	105,309	310,071	2,133	1,302,954
1915.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	679,534	105,391	161,079	...	946,004
Maïs	14,742	1,089	105,255	...	121,086
Orge	23,878	1,663	690	...	26,231
Avoine	163,125	2,830	2,921	...	168,876
Pois	...	...	840	...	840
Seigle	...	...	...	...	...
Houille	465,649	51,975	160,162	1,490	679,276
Marchandises	97,085	18,105	37,862	...	153,052
Bois de service, scié	2,543	...	17,565	...	20,108
Bois équarri	4,650	...	1,381	...	6,031
Bardeaux	...	...	...	...	...
Non énuméré	22,972	1,159	8,499	1,170	33,800
Total	1,474,178	182,212	496,254	2,660	2,155,304
N°	767	185	275	11	1238
Tonnage.	721,126	138,276	233,422	4,164	1,096,988
1916.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	136,791	161,673	37,740	...	336,204
Maïs	10,698	...	67,722	...	78,420
Orge	57,932	...	989	...	58,921
Avoine	190,522	2,386	3,445	...	196,353
Pois	...	...	...	...	...
Seigle	...	...	10,886	...	10,886
Houille	707,636	73,132	252,653	7,181	1,040,602
Marchandises	67,153	11,440	2,505	...	81,098
Bois de service, scié	...	...	18,136	...	18,136
Bois équarri	...	...	...	...	...
Bardeaux	...	...	...	...	...
Non énuméré	22,246	...	28,168	...	50,414
Total	1,192,978	248,631	422,244	7,181	1,871,034

FRET D'ENTIER PARCOURS SUR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

CANAL WELLAND—FRET EN DESTINATION DE L'OUEST.

La quantité totale de fret d'entier parcours montée par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation, en 1916, est comme suit:—

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens	240,717	
Voiliers canadiens	500	
Quantité totale, navires canadiens		241,217
Vapeurs américains	202,717	
Voiliers américains		
Total, navires américains		202,717
Grand total de la quantité de fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains		443,934

ETAT de la quantité de fret d'entier parcours monté et descendu par le canal Welland pendant la saison de navigation en 1916.

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens, montée	240,717	
" descente	1,192,978	
Total, vapeurs canadiens		1,433,695
Voiliers canadiens, montée	500	
" descente	248,631	
Total, voiliers canadiens		249,131
Quantité totale, navires canadiens		1,682,826
Vapeurs américains, montée	202,717	
" descente	422,244	
Total, vapeurs américains		624,961
Voiliers américains, montée		
" descente	7,181	
Total, voiliers américains		7,181
Quantité totale, navires américains		632,142
Total, navires canadiens et américains		2,314,968
	Descente ou all. à l'est.	Montée ou all. à l'ouest.
Navires canadiens	1,441,609	241,217
Navires américains	429,425	202,717
Total	1,871,034	443,934

F—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation de 1904 à 1916.

Articles.	1904.	19:5.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Classe 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Ciment et chaux hydr..	35					5,652	484			270			
Argile, chaux et sable...		22											
Fer, chemin de fer......	8,170	10											
" en gueuse..........								1,901		93	430	2,575	
" tout autre.........	1,651	384	269	124	553	12,689	7,154	34,540	28,996	5,402	150	9,880	
Acier..................	16	48											
Pierre, pour la taille....													
Pommes................	1			9,936									
Orge..................	9,697	43,607	21,196	105,984	24,318	19,143	20,000	14,853	20,572	60,854	56,784	25,108	56,455
Maïs..................	55,021	84,204	55,559		10,454	17,137	77,612	134,239	7,345	9,344	6,031	18,643	27,517
Graine de lin...........	212	15,694	80,570	49,159	27,500	19,634	6,607	11,696	15,413	117,548	4,285	10,317	12,594
Fleur de farine..........	24,662	14,574	9,174	3,730	5,028	21,905	27,081	44,588	38,026	34,152	60,723	10,295	200
Farine, toute espèce.....	57	270	60		156		10,323	3,967					
Avoine................		21,404	37,164	66,941	28,081	65,624	129,900	147,180	164,581	72,733	97,361	151,075	170,694
Tourteaux oléagineux...	7,846	9,229											
Pois..................						30		20	10				
Seigle.................		1,711	1,405	2,266	6,662	120			714	4,567	9,385		9,780
Sel....................	615	168	75	143	419				931	686	100	142	
Graines, toutes sortes...				20									
Foin pressé............													
Tabac brut............													
Blé...................	133,528	190,505	289.611	450,446	686,626	550,775	562,149	541,174	768,633	763,851	1,184,645	925,201	330,267
Tous autres produits agricoles, légumes....						5,876					308	1,500	
Peaux vertes et sal., cornes et sabot.......	10		2										
Chevaux...............													
Saind. et huile de saind..		2,847	4,810										
Viandes, toutes sortes...									41				
Porc..................					524								
Suif..................		53											
Tous autres produits agricoles, animaux....	1					366							
Total, classe 3......	241,522	384,727	499,895	668,749	790,321	718,951	841,310	934,158	1,045,262	1,069,500	1,420,202	1,154,736	607,507

Classe 4.													
Instruments aratoires	17												
Cendres	16												
Briques					1,548								
Faïence		93											
Meubles	6		6				2			36			
Verres, toutes sortes	3	21	11	4									
Mélasses		820											
Clous		64			3								
Huile	12,848	20,700	19,995	22,111	30,002	31,149	26,932	45,930	52,871	67,576	48,401	59,012	53,889
Peinture													
Poix et goudron		53		101									
Chiffons													
Résine													
Cendre de soude		72	72	15									
Sucre		2,019				173	345	1,177	3,475	898	2,812	2,728	
Ferblanc	87	53											
Tabac		204											
Blanc de plomb													
Whiskey, bière et autres spiritueux	766	635	614	1,244	1,056	525	959	581	1,739	1,298	447	71	
Marchandises non énumérées	713	851	466	2,294	2,126	10,418	9,224	11,254	13,601	4,270	719	3,210	1,900
Total, classe 4	14,456	25,572	21,164	25,749	34,730	42,265	37,462	58,942	71,686	74,078	52,379	65,021	55,789
Classe 5.													
Barils vides													
Cercles													
Bois de service, scié		3,957	100					300			175	775	
Douves, pipes et barils	394		2,400										
Douves, des Indes occidentales et pipes													
Bois éq. sur navires	1,544	1,260	1,500	4,180									
Bois éq. en radeaux						900	1,800	1,360	5,560	3,444	12,907	4,650	
Articles en bois													
Total, classe 5	1,938	5,217	4,000	4,180		900	1,800	1,660	5,560	3,444	13,082	5,425	
Classe spéciale.													
Houille		29,351	29,172	70,489	42,075	175,115	289,567	298,873	424,988	563,197	567,237	579,474	912,508
Minerai de fer	17,362	3,837				1,824			12,467			9,342	
Pierres, toutes sortes					1,272								
Total, classe spéciale	17,362	33,188	29,172	70,489	43,367	176,939	289,567	298,873	437,455	563,197	567,237	588,816	912,508
Grand total	275,278	448,704	554,231	789,167	869,398	939,055	1,170,633	1,293,633	1,559,963	1,710,219	2,052,900	1,813,998	1,575,404

G—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland au lac Erié, pendant les saisons de navigation de 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915 et 1916.

Articles.	1904.	1905.	1906.	1907.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Class 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Briques	115	132		556								
Soufre	12											
Ciment et chaux hydraulique	39	181	88	13	400	17,565	8,625	40,074	36,890	18,000	10,168	6,265
Argile, chaux et sable				100								
Coton, brut												
Poisson	4			39								
Gypse												
Fer, chemin de fer	283	126	7,289	4,119								
" en gueuse		312	680	7,655	7,231	2,060	2,300	2,598	675	7,268	734	585
" tout autre	3,782	3,633	8,235	6,987		540						
Sel	99	150	17									
Acier	58	192	111	2,561	35,153		22,352	66,544	49,692	10,602	9,080	1,745
Pierre pour la taille	41											
Fleur de farine		18									30	
Foin				30	255							
Farine	25					1,113						
Avoine												
Pommes de terre												
Graines de toutes sortes	164	35	17									
Tabac, brut												
Produits agricoles non énumérés, légumes		127										
Peaux												
Chevaux												
Saindoux et huile de saindoux		28	20	1								
Viandes, autres que le porc	25			15								
Porc												
Laine							150	150	25	164		
Tous autres articles non énumérés												
Total, classe 3	4,647	4,934	16,457	22,076	43,039	21,278	34,427	109,366	87,282	36,034	20,012	8,595

Classe 4.												
Instruments aratoires			5									
Cendres, potasse et perlasse												
Faïence et poterie	291	155	294	456								
Bois de teinture, etc	2			2								
Meubles	5	2	1	35		90					20	
Verres, toutes sortes	1,671	1,641	2,519	3,634								
Manille	24	93	37	15								
Marbre			35									
Mélasse		1		50								
Clous	1,009	3,061	4,011	3,331								
Huile, en barils	1,418	120	148	155	1	80	667	15	100			220
Peinture	202	367	412	295								
Poix et goudron	198	5	239									
Chiffons		15		50								
Résine				25								
Cendre et soude	387	28	310	37								
Pierre taillée		1		5								
Sucre	52	1,168	1,153	6,046	40	3,024		1,275	510	7,819	9,640	10,113
Fer-blanc	362	928	1,365	1,173								
Térébenthine				1								
Blanc de plomb	82	80	304	283								
Blanc de céruse	33	158	93	18								
Whiskey, bière, etc	432	384	483	1,040	220	1,187	163	867	1,492	4,390	774	579
Marchandises non énumérées	6,200	15,360	11,707	16,498	21,359	15,129	12,090	12,353	17,878	49,969	50,063	16,550
Total, classe 4	13,379	23,566	23,116	33,049	21,620	19,510	12,920	14,509	19,980	62,178	60,497	27,462
Classe 5.												
Barils vides			54,906									
Bois de chauffage, sur navires	40,435	43,982	2,307	2,337								
Bois à pâte, à papier				101,989	122,867	121,572	182,682	113,104	225,928	262,433	207,451	194,865
Bois de service, scié, sur navires					3,984		3,306		402			
Traverses de ch. de fer, sur navires											1,135	
Articles en bois			5									
Total, classe 5	40,435	43,982	57,218	104,326	126,851	121,572	185,988	113,104	226,330	262,433	208,586	194,865
Classe spéciale.												
Houille	10,200											
Minerai de fer	2,861										120	
Total, classe spéciale	13,961										120	
Grand total	71,512	72,482	96,791	159,451	191,510	172,360	233,335	236,729	333,592	360,645	289,215	230,922

H—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est et à l'ouest par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1904 à 1916, inclusivement

Articles.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Class 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Briques													
Ciment et chaux hydr.							2,000			11,600			
Poisson				20				91					
Fer, chemin de fer													
Fer, tout autre		1	27	30				1, 86	300	505			55
Sel										238			
Acier			2	509	9,086								
Pierre de taille													
Pommes													
Orge	16,621	9,197	9,266	2,812	7,148	4,224	3,840		2,160			690	
Maïs	60,964	93,622	135,240	124,474	9),830	100,967	126,938	116,705	91,254	114,662	85,700	89,268	30,838
Fleur de farine	8,556	24,054	15,215	18,898	17,694		11,859	2,852	9,878	11,967	8,580	4,124	
Foin pressé		200											
Farine de toute espèce	13,076	9,606	10,668	21,976	21,353		9,621	7,565	12,569	8,685	10,278	5,152	
Marbre		87											
Clous		1											
Tourteaux oléagineux	16,497	228		114									
Avoine	3	10,892	11,323	4,741	2,070				1,400	7,407	5,219	457	1,559
Pois		76	11	25	40	63	123		150				
Pommes de terre													
Seigle				2	2								
Graine de lin			756			15,452							
Graines de toutes sortes		43	3	17									
Tabac													7,530
Blé	14,269	15,483	13,410	21,802	24,651	17,940	10,707	4,950	15,911	20,258	32,657	22,310	
Produits agricoles, légumes			1	7		22,620		19	37			6	
Peaux vertes et salées					21	315	233						
Chevaux													
Saindoux et huile de sa.			22	86									
Viandes, autre q. le porc													
Porcs	379	273	268	429									
Moutons					190								
Suif													
Laine	134	21	89	30		157	233	9					
Total, classe 3	130,301	163,301	196,301	196,061	182,085	161,738	164,654	134,054	133,659	184,782	142,425	122,008	39,982

Classe 4.													
Instruments aratoires	396	552	494		2	254							
Poterie et faïence				5									
Meubles			1					2					
Marbre													
Mélasses													
Clous				3									
Huile en baril	1			8	15		8	45	2	1,119	83	16	
Peinture	17	42	1	1	1								
Chiffon		4											
Cendre de soude													
Pierre de taille													
Sucre	53	53	840	26,075		1,196		26,303	11,078	18,419	24,858	15,705	
Blanc de plomb		7		4									
Blanc de céruse				21									
Whisky, bière et tous autres spiritueux				30			122	230	157	109	236	279	7,548
Marchandises	1,554	2,008	2,324	41,621	1,839	5,866	67,860	64,059	67,481	70,255	79,649	66,563	
Total, classe 4	2,021	2,666	3,660	67,768	1,857	7,316	67,890	90,939	78,698	89,632	104,826	82,563	7,548
Classe 5.													
Barils, vides		3		1									
Bois de chauff., sur nav.	717	2,700	3,629	1,980	3,509		1,531	2,046	2,394				
Bois de service, scié, sur navires	30,194	15,726	27,701	14,314	21,571	24,327	11,738	30,191	26,614	14,937	16,424	17,589	13,629
Mâts et espars, sur navires													
Echelas à houblon	154												
Trav., ch. de f., sur nav.	652	2,248		2,151	478								
Bardeaux		62	53	70									
Poteaux fendus		12					25						
Douves, barils de sel			1,500										
Bois équarri, sur navires						125			723		437	1,381	
Articles en bois, etc.						2,932	1,583		2,270	3,550	1,650	2,310	
Total, classe 5	31,717	20,751	32,865	18,516	25,558	27,384	14,877	32,237	32,001	18,487	18,511	21,280	13,629
Classe spéciale.													
Houille	1,100	3,346	4,400	100,347		400	201,893	223,942	166,419	237,230	236,976	235,929	131,870
Pierre, impropre à la taille												5,864	9,375
Cryolithe				2,734									
Minerai de fer				1,316			1,552	4,483	4,979	5,202	6,341	17,972	1,003
Total, classe spéciale	1,100	3,346	4,400	114,397		400	203,445	228,425	171,398	242,432	243,317	259,765	142,248
Grand total	165,337	190,547	237,226	396,743	209,518	193,838	450,776	485,355	415,756	525,333	509,079	485,616	193,407

L—ETAT de la quantité de grain transbordée aux ports suivants pour la saison de 1916.

Ports.	Blé.	Avoine.	Orge.	Maïs.	Autres grains.	Total.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Tonnes.
Kingston......	1,172,536	53,195	150,584	128,500	....	....	47,933
Prescott.......	....	....	....	....	....	....	....
Ogdensburg....	....	....	....	....	....	....	3,598
Total, boiss.	1,172,536	53,195	150,584	128,500	....	1,504,815	....
Total, tonnes..	35,176	9,143	3,614	3,598	....	....	51,531

M—ETAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland dans les années comprises entre 1885 et 1916 inclusivement, comme suit:—

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports américains.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1885	....	....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087
1886	....	....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875
1887	....	....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523
1888	....	....	172,381	878	17,365	27,183	217,807
1889	....	....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443
1890	80	....	116,616	615	17,280	22,781	202,372
1891	....	....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644
1892	....	....	183,244	651	12,391	15,330	211,616
1893	....	....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096
1894	....	....	187,794	727	1,269	13,947	203,737
1895	4	....	148,887	603	1,565	7,807	158,866
1896	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,443
1897	....	4	165,143	....	1,277	9,799	176,225
1898	....	....	156,055	759	986	4,536	162,336
1899	....	....	86,638	2,293	525	8,276	97,732
1900	8	....	45,032	992	....	1,360	47,392
1901	....	....	46,345	357	456	2,322	49,480
1902	....	....	12,410	501	65	51,037	64,013
1903	3	....	113,076	....	4,796	30,009	147,884
1904	2,919	....	62,782	1,100	3,711	32,813	103,325
1905	....	....	70,118	3,346	11,436	37,742	172,642
1906	60	....	29,123	4,400	7,161	106,843	147,587
1907	2,857	....	110,347	....	10,453	143,555	267,212
1908	4,401	....	158,351	....	5,988	148,181	316,921
1909	....	....	130,731	400	11,067	235,483	377,681
1910	2,045	....	197,482	4,411	15,974	357,579	577,491
1911	731	....	221,752	2,160	24,451	370,558	619,682
1912	....	....	163,461	2,958	12,034	531,243	709,696
1913	....	....	235,730	1,500	42,965	665,595	945,790
1914	....	....	236,976	....	13,107	699,223	949,306
1915	....	71	235,929	....	4,015	695,809	935,824
1916	750	28	130,670	1,200	1,350	1,056,144	1,190,142

N—ETAT indiquant la quantité de houille passée sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent dans les saisons comprises entre 1885 et 1916, inclusivement.

Années.	Quantité à la montée.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1885	5,035	122,829	127,864
1886	3,301	118,802	122,103
1887	7,579	121,618	129,197
1888	8,341	123,050	131,391
1889	5,360	124,290	129,650
1890	6,538	135,168	141,706
1891	7,951	141,701	149,652
1892	7,543	157,134	164,677
1893	2,285	147,139	149,424
1894	16,213	169,552	185,765
1895	....	165,151	165,151
1896	689	161,551	162,240
1897	40	164,963	165,003
1898	400	175,609	176,009
1899	448	201,546	201,994
1900	10	280,169	280,179
1901	2,765	298,245	301,010
1902	9,231	95,702	104,933
1903	30	290,548	290,578
1904	9,670	320,973	330,643
1905	8,518	345,589	354,107
1906	6,989	313,080	320,069
1907	1,281	406,978	408,259
1908	23,939	448,140	472,079
1909	13,543	469,695	483,238
1910	7,351	746,926	754,277
1911	6,230	756,474	762,704
1912	9,300	903,237	912,537
1913	3,500	1,225,288	1,228,788
1914	7,750	1,038,127	1,045,877
1915	7,644	1,025,821	1,033,485
1916	8,447	1,679,857	1,688,30[illegible]

O—ETAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1905.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	43,607	2,628	9,197
Maïs	84,204	3,095	93,622
Avoine	21,404	3,776	10,892
Pois	....	....	76
Seigle	1,711	....	....
Blé	190,505	32,562	15,483
Total, grain	*341,431	42,061	129,270
Autres articles	107,273	123,225	104,747
Total	448,704	165,286	234,017
1906.			
Orge	21,196	984	9,266
Maïs	55,559	15,688	140,558
Avoine	37,164	819	11,323
Pois	....	11	....
Seigle	1,405	6	....
Blé	***289,611	15,843	14,972
Total, grain	404,935	33,351	176,119
Autres articles	118,224	176,277	59,884
Total	523,159	209,628	236,003
1907.			
Orge	9,936	492	2,812
Maïs	106,299	31,901	133,493
Avoine	67,063	1,565	4,741
Pois	....	....	25
Seigle	2,266	2	2
Blé	450,009	8,072	22,222
Total, grain	635,573	42,032	163,295
Autres articles	153,594	126,423	93,127
Total	789,167	168,455	256,422
1908.			
Orge	24,318	3,546	3,308
Maïs	10,454	11,489	105,459
Avoine	28,081	3,272	2,070
Pois	....	....	40
Seigle	6,662	3	2
Blé	†686,626	19,832	24,293
Total, grain	756,141	38,141	135,172
Autres articles	108,785	162,378	91,875
Total	864,926	200,520	227,047

O—ETAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1909.			
Orge	19,143	....	4,008
Maïs	17,137	22,798	100,967
Avoine	65,624	2,872	6,639
Pois	30	....	33
Seigle	33	....	....
Blé	550,775	14,568	17,940
Total, grain	652,742	40,238	129,587
Autres articles	272,263	113,970	126,223
Total	925,005	154,208	255,810
1910.			
Orge	20,000	....	1,575
Maïs	77,612	49,326	103,042
Avoine	129,900	6,333	....
Pois	....	....	128
Seigle	....	....	....
Blé	562,149	7,998	10,717
Total, grain	789,661	66,657	115,457
Autres articles	380,500	152,325	55,638
Total	1,170,161	215,982	171,140
1911.			
Orge	14,331	291	....
Maïs	134,239	22,988	116,705
Avoine	147,180	16,153	....
Pois	....	....	....
Seigle	....	112	....
Blé	541,174	12,016	4,950
Total, grain	836,924	51,560	121,655
Autres articles	500,881	115,721	55,790
Total	1,337,805	167,281	177,445
1912.			
Orge	20,572	218	4,451
Maïs	7,345	1,372	112,616
Avoine	164,581	20,965	....
Pois	10	12	128
Seigle	714	....	....
Blé	768,633	25,299	....
Total, grain	961,855	47,866	117,195
Autres articles	598,108	214,395	69,444
Total	1,559,963	262,261	186,639

O—ETAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1913.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	91,856	5,033	....
Maïs	9,344	20,348	114,662
Avoine	173,827	17,560	7,407
Pois	....	....	....
Seigle	4,567	2,300	....
Blé	985,774	17,565	....
Total, grain	1,265,368	63,806	122,069
Autres articles	916,254	135,742	50,303
Total	2,181,622	199,548	172,372
1914.			
Orge	89,622	....	....
Maïs	6,031	85,700	20,402
Avoine	204,166	5,210	16,292
Pois	....	....	....
Seigle	9,385	....	835
Blé	1,527,252	....	32,657
Total, grain	1,836,456	90,910	70,186
Autres articles	855,855	46,652	36,681
Total	2,692,311	137,562	106,867
1915.			
Orge	25,108	433	690
Maïs	18,643	13,174	89,269
Avoine	151,075	17,344	457
Pois	....	840	....
Seigle	....	....	....
Blé	925,201	1,409	19,394
Total, grain	1,120,027	33,200	109,810
Autres articles	778,273	74,677	39,317
Total	1,898,300	107,877	149,127
1916.			
Orge	58,921	....	....
Maïs	31,114	16,468	30,838
Avoine	179,037	17,316	....
Pois	....	....	....
Seigle	9,780	1,106	....
Blé	330,267	....	5,937
Total, grain	609,119	34,890	36,775
Autres articles	1,192,087	154,031	18,441
Total	1,801,206	188,921	55,216

TABLEAU 1—ÉTAT COMPARATIF du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1915 et 1916.

—	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
1915.													
Sault-Ste-Marie	287,474	1,614,502	14,987	582,654	176,083	4,691,580	333,705	49,972	812,249	6,938,708	7,750,957	2,561,734	5,189,223
Welland	180,710	1,105,813	242,286	2,519	329,449	156,167	4,015	1,040,053	756,460	2,304,552	3,061,012	1,426,256	1,634,756
Saint-Laurent	421,377	1,324,318	401,244	4	42	405	1,874	1,260,203	824,537	2,584,930	3,409,467	2,024,755	1,384,712
Chambly	5,648	6,325	280,218	...	...	...	...	186,516	285,866	192,841	478,707	292,191	186,516
Saint-Pierre	491	2,404	...	...	...	...	...	...	491	2,404	2,895	2,895	...
Murray	25,696	3,066	...	...	...	...	...	1,966	25,696	5,032	30,728	27,942	2,786
Ottawa	43,883	165,817	...	58,154	...	...	4,516	...	48,399	223,971	272,370	267,406	4,964
Rideau	72,852	41,410	125	...	...	...	...	6,394	7,977	47,804	120,781	114,358	6,423
Trent	13,083	36,821	...	...	...	...	...	...	13,083	36,821	49,904	49,904	...
Saint-André	21,800	182	...	...	...	...	...	...	21,800	182	21,982	21,982	...
Grand total	1,073,014	4,300,658	938,860	643,331	505,574	4,848,152	344,110	2,545,104	2,861,558	12,337,245	15,198,803	6,789,423	8,409,380
1916.													
Sault-Ste-Marie	338,901	2,886,970	2,810	887,239	384,454	11,467,241	704,378	141,656	1,430,543	15,383,106	16,813,649	4,155,911	12,657,738
Welland	157,060	675,282	193,165	3,057	148,046	55,361	1,350	1,311,643	499,621	2,045,343	2,544,964	1,054,480	1,490,484
Saint-Laurent	242,920	881,418	450,157	381	40	...	5,405	1,787,743	698,522	2,669,542	3,368,064	1,581,195	1,786,869
Chambly	4,169	10,504	242,508	...	...	...	...	141,796	246,677	152,300	398,977	257,181	141,796
Saint-Pierre	5,471	4,158	...	...	...	...	...	...	5,471	4,158	9,629	9,629	...
Murray	42,563	2,542	...	...	...	...	...	1,575	42,563	4,117	46,680	45,085	1,595
Ottawa	11,796	160,809	...	54,474	...	...	10,572	...	22,368	215,283	237,651	226,381	11,270
Rideau	58,488	40,165	...	...	...	...	...	6,777	58,488	46,942	105,430	98,653	6,777
Trent	17,767	27,242	...	...	...	...	...	...	17,767	27,242	45,009	45,009	...
Saint-André	12,913	525	...	...	...	...	...	...	12,913	525	13,438	13,438	...
Grand total	892,048	4,689,615	888,640	945,151	532,540	11,522,602	721,705	3,391,190	3,034,933	20,548,558	23,583,491	7,486,962	16,096,529

TABLEAU 2—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1916.

Navires.	Nombre total.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
NAVIRES CANADIENS.												
A vapeur et à voiles.												
Sault-Ste-Marie	4,595	1,738,237	1,832,577	58,699	209,154	11,014	....	206,763	33,493	2,014,713	2,075,224	4,089,937
Welland	3,092	419,529	421,698	441,570	200	7,904	....	6,607	497,214	875,610	919,112	1,794,722
Saint-Laurent	6,647	965,948	944,065	593,728	57,842	1,928	....	314	565,247	1,561,918	1,567,154	3,129,072
Chambly	508	27,030	26,227	5,743	....	....	....	....	5,064	32,773	31,291	64,064
Ottawa	1,659	146,356	150,938	....	3,321	....	....	1,397	....	147,753	154,259	302,012
Rideau	1,672	55,677	57,709	1,665	....	....	....	75	2,215	57,417	59,924	117,341
Saint-Pierre	133	5,623	3,578	....	....	....	....	....	....	5,623	3,578	9,201
Trent-Valley	3,495	83,080	82,406	....	....	....	....	....	....	83,080	82,406	165,486
Murray	649	53,635	49,808	4,356	....	....	....	....	461	57,991	50,269	108,260
St-André	552	29,593	29,341	....	....	....	....	....	....	29,593	29,341	59,934
Total, canadiens	23,002	3,524,708	3,598,347	1,105,761	270,517	20,846	....	215,156	1,103,694	4,866,471	4,972,558	9,839,029
NAVIRES AMÉRICAINS.												
Sault-Ste-Marie	2,094	36,428	8,631	45,191	280,363	2,854,439	5,174,432	276,388	27,315	3,212,446	5,490,741	8,703,187
Welland	847	3,104	945	230,102	1,698	89,750	52,460	893	339,945	323,849	395,048	718,897
Saint-Laurent	1,678	25,200	16,404	425,616	46,211	14,101	2,148	2,708	483,979	467,625	548,742	1,016,367
Chambly	1,811	....	295	93,721	....	....	....	....	92,282	93,721	92,577	186,298
Ottawa	328	8,754	....	....	16,707	....	....	8,390	....	17,144	16,707	33,851
Rideau	12	607	607	....	....	....	....	....	....	607	607	1,214
Saint-Pierre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Trent-Valley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Murray	30	....	149	89	....	362	....	168	257	619	406	1,025
Saint-André	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total, américains	6,800	74,093	27,031	794,719	344,979	2,958,652	5,229,040	288,547	943,778	4,116,011	6,544,828	10,660,839
Grand total, canadiens et américains	29,802	3,598,801	3,625,378	1,900,480	615,496	2,979,498	5,229,040	503,703	2,047,472	8,982,482	11,517,386	20,499,868

TABLEAU 3—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1916.

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL DU SAULT-STE-MARIE.												
Navires canadiens, à vapeur......	3,908	1,675,419	1,766,433	57,669	206,971	11,014	....	204,070	32,339	1,948,172	2,005,743	3,953,915
" " à voiles.......	687	62,818	66,144	1,030	2,183	....	....	2,693	1,154	66,541	69,481	136,022
Total des navires canadiens...	4,595	1,738,237	1,832,577	58,699	209,154	11,014	....	206,763	33,493	2,014,713	2,075,224	4,089,937
Navires américains, à vapeur......	2,072	33,755	7,949	45,191	280,086	2,854,398	5,174,432	275,566	26,901	3,208,910	5,489,368	8,698,278
" " à voiles.......	22	2,673	682	....	277	41	....	822	414	3,536	1,373	4,909
Total des navires américains..	2,094	36,428	8,631	45,191	280,363	2,854,439	5,174,432	276,388	27,315	3,212,446	5,490,741	8,703,187
Grand total, canal Sault-Ste-Marie.	6,689	1,774,665	1,841,208	103,890	489,517	2,865,453	5,174,432	483,151	60,808	5,227,159	7,565,965	12,793,124
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur......	1,658	304,667	322,130	403,445	....	7,904	....	5,838	449,702	721,854	771,832	1,493,686
" " à voiles.......	434	114,862	99,568	38,125	200	....	....	769	47,512	153,756	147,280	301,036
Total des navires canadiens...	2,092	419,529	421,698	441,570	200	7,904	....	6,607	497,214	875,610	919,112	1,794,722
Navires américains, à vapeur.....	786	3,104	166	208,126	1,074	88,951	50,412	539	311,854	300,720	363,506	664,226
" " à voiles......	61	....	779	21,976	624	799	2,048	354	28,091	23,129	31,542	54,671
Total des navires américains..	847	3,104	945	230,102	1,698	89,750	52,460	893	339,945	323,849	395,048	718,897
Grand total, canal Welland........	2,939	422,633	422,643	671,672	1,898	97,654	52,460	7,500	837,159	1,199,459	1,314,160	2,513,619
CANAUX DU ST-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur......	4,258	627,294	651,945	518,747	50,544	1,470	....	314	470,847	1,147,825	1,173,336	2,321,161
" " à voiles.......	2,389	338,654	292,120	74,981	7,298	458	....	....	94,400	414,093	393,818	807,911
Total des navires canadiens...	6,647	965,948	944,065	593,728	57,842	1,928	....	314	565,247	1,561,918	1,567,154	3,129,072
Navires américains, à vapeur.....	1,194	9,049	7,278	400,339	37,286	13,702	282	174	452,408	423,264	497,254	920,518
" " à voiles......	484	16,151	9,126	25,277	8,925	399	1,866	2,534	31,571	44,361	51,488	95,849
Total des navires américains..	1,678	25,200	16,404	425,616	46,211	14,101	2,148	2,708	483,979	467,625	548,742	1,016,367
Grand total, canaux St-Laurent....	8,325	991,148	960,469	1,019,344	104,053	16,029	2,148	3,022	1,049,226	2,029,543	2,115,896	4,145,439

TABLEAU 3—ETAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1916—*Fin.*

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL CHAMBLY.												
Navires canadiens à vapeur	247	20,842	20,403	....	....	....	....	....	....	20,842	20,403	41,245
" " à voiles	261	6,188	5,824	5,743	....	....	....	....	5,064	11,931	10,888	22,819
Total des navires canadiens	508	27,030	26,227	5,743	....	....	....	....	5,064	32,773	31,291	64,064
Navires américains, à vapeur	1	....	....	....	....	....	....	....	51	....	51	51
" " à voiles	1,810	....	295	93,721	....	....	....	....	92,231	93,721	92,526	186,247
Total des navires américains	1,811	....	295	93,721	....	....	....	....	92,282	93,721	92,577	186,298
Grand total, canal Chambly	2,319	27,030	26,522	99,464	....	....	....	....	97,346	126,494	123,868	250,362
CANAUX DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur	782	73,103	77,321	....	2,129	....	....	941	....	74,044	79,450	153,494
" " à voiles	877	73,253	73,617	....	1,192	....	....	456	....	73,709	74,809	148,518
Total des navires canadiens	1,659	146,356	150,938	....	3,321	....	....	1,397	....	147,753	154,259	302,012
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " à voiles	328	8,754	....	....	16,707	....	....	8,390	....	17,144	16,707	33,851
Total des navires américains	328	8,754	....	....	16,707	....	....	8,390	....	17,144	16,707	33,851
Grand total, canaux de l'Ottawa	1,987	155,110	150,938	....	20,028	....	....	9,787	....	164,897	170,966	335,863
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur	1,512	45,728	47,356	1,665	....	....	....	75	2,215	47,468	49,571	97,039
" " à voiles	160	9,949	10,353	....	....	....	....	....	....	9,949	10,353	20,302
Total des navires canadiens	1,672	55,677	57,709	1,665	....	....	....	75	2,215	57,417	59,924	117,341
Navires américains, à vapeur	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " à voiles	12	607	607	....	....	....	....	....	....	607	607	1,214
Total des navires américains	12	607	607	....	....	....	....	....	....	607	607	1,214
Grand total, canal Rideau	1,684	56,284	58,316	1,665	....	....	....	75	2,215	58,024	60,531	118,555

CANAL ST-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur......	30	1,801	1,045	....	....	....	....	....	....	1,801	1,045	2,846
" " à voiles.......	103	5,822	2,533	....	....	....	....	....	....	3,822	2,533	6,355
Total des navires canadiens...	133	5,623	3,578	....	....	....	....	....	....	5,623	3,578	9,201
Navires américains à vapeur......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " à voiles.......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total des navires américains..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Grand total, canal St-Pierre.......	133	5,623	3,578	....	....	....	....	....	....	5,623	3,578	9,201
CANAUX DE LA VALLÉE DE TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur.......	3,011	69,627	69,505	....	....	....	....	....	....	69,627	69,505	139,132
" " à voiles........	484	13,453	12,901	....	....	....	....	....	....	13,453	12,901	26,354
Total des navires canadiens.	3,495	83,080	82,406	....	....	....	....	....	....	83,080	82,406	165,486
Navires américains, à vapeur.....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " à voiles......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total des navires américains..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Gr. total, can. de la Val.de laTrent	3,495	83,080	82,406	....	....	....	....	....	....	83,080	82,406	165,486
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur.......	514	42,095	38,297	4,356	....	....	....	....	261	46,451	38,558	85,009
" " à voiles.......	135	11,540	11,511	....	....	....	....	....	200	11,540	11,711	23,251
Total des navires canadiens...	649	53,635	49,808	4,356	....	....	....	....	461	57,991	50,269	108,260
Navires américains, à vapeur......	30	....	149	89	....	362	....	168	257	619	406	1,025
" " à voiles......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total des navires américains..	30	....	149	89	....	362	....	168	257	619	406	1,025
Grand total, canal Murray........	679	53,635	49,957	4,445	....	362	....	168	718	58,610	50,675	109,285
CANAL ST-ANDRÉ.												
Navires canadiens, à vapeur......	302	10,825	10,257	....	....	....	....	....	....	10,825	10,257	21,082
" " à voiles.......	250	18,768	19,084	....	....	....	....	....	....	18,768	19,084	37,852
Total des navires canadiens...	552	29,593	29,341	....	....	....	....	....	....	29,593	29,341	58,934
Navires américains, à vapeur......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" " à voiles......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total des navires américains..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Grand total, canal St-André......	552	29,593	29,341	....	....	....	....	....	....	29,593	29,341	58,934

TABLEAU 4—ETAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1915 et 1916.

Articles.	1915.	1916.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 1.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	8,052,740	8,308,609	....	....
" à voiles	1,345,467	1,530,420	....	....
Navires américains, à vapeur	6,980,212	10,284,098	....	....
" à voiles	404,889	376,741	....	....
Total, classe n° 1	16,783,308	20,499,868	....	....
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	250,836	263,648	12,812	....
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	161,590	266,439	104,849	....
Sarrasin	12	12	....	....
Maïs	163,527	128,307	....	35,220
Avoine	637,420	1,013,595	376,175	....
Seigle	11,878	21,950	10,072	....
Lin	59,771	96,316	36,545	....
Pois	1,001	161	....	840
Blé	3,807,722	3,279,121	....	528,601
Farine	310,385	341,579	31,194	....
Foin	9,874	15,285	5,411	....
Autres produits de moulin	8,988	8,366	....	622
Fruits et légumes	8,878	4,505	....	4,373
Pommes de terre	1,479	3,170	1,691	....
Bestiaux	1,205	988	....	217
Volailles, gibiers, poissons	625	768	143	....
Viandes préparées	79	185	106	....
Autres produits de paquetage	1,677	861	....	816
Peaux et cuir	26	576	550	....
Laine	183	139	....	44
Tous autres produits d'animaux	7,494	7,825	331	....
Total, classe n° 3	5,193,814	5,190,148	567,067	570,733
Classe n° 4.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Instruments aratoires	21,570	34,238	12,668	....
Ciment, briques, chaux	34,996	29,331	....	5,665
Meubles et effets de ménage	2,158	2,465	307	....
Fer en gueuse et en loupe	30,918	12,943	....	17,975
Fer et acier, tout autre	174,641	72,395	....	102,246
Pétrole et autres huiles	134,877	147,510	12,633	....
Sucre	61,975	35,115	....	26,860
Sel	11,490	12,884	1,394	....
Vins, liqueurs et bières	6,241	4,846	....	1,395
Marchandises non énumérées	617,245	482,539	....	134,706
Total, classe n° 4	1,096,111	834,266	27,002	288,847
Classe n° 5.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois à pâte, à papier	910,774	862,363	....	48,411
Bois de service, scié	487,709	485,784	....	1,925
Bois équarri	37,844	4,643	....	33,201
Bardeaux	9,229	3,326	....	5,903
Autres bois	49,222	32,757	....	16,465
Total, classe n° 5	1,494,778	1,388,873	....	105,905

TABLEAU 4—ÉTAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1915 et 1916—*Fin.*

Articles.	1915.	1916.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Classe n° 6.				
Houille anthracite	780,629	702,304	....	78,325
" bitumineuse	1,988,531	3,388,421	1,399,890	....
Coke	324	....	....	324
Minerai de cuivre	20,331	3,972	....	16,359
Minerai de fer	4,133,360	11,558,835	7,425,475	....
Autres minerais	29,518	7,048	....	22,470
Sable, etc	461,407	509,624	48,217	....
Total, classe n° 6	7,414,100	16,170,204	8,873,582	117,478
Grand total	15,198,803	23,583,491	9,467,651	1,082,963

Augmentation nette, 8,384,688 tonnes.

TABLEAU 5—ÉTAT du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	Canal du Sault-Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal. Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la vallée de la Trent.	Canal de St-André.
Classe n° 1—Navires.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	3,953,915	1,493,689	2,321,161	41,245	2,846	85,009	153,494	97,039	139,132	21,082
" " à voiles	136,022	301,036	807,911	22,819	6,355	23,251	148,518	20,302	26,354	37,852
" américains, à vapeur	8,698,278	664,226	920,518	51	....	1,025	....	....	....	....
" " à voiles	4,909	54,671	95,849	186,247	....	....	33,851	1,214	....	....
Total, classe n° 1	12,793,124	2,513,619	4,145,439	250,362	9,201	109,285	335,863	118,555	165,486	58,934
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	31,734	....	81,623	1,669	6	4,868	22,812	12,544	104,736	3,656
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	148,072	58,921	59,436	6	4	....	....	....	....	....
Sarrasin	....	....	....	11	....	....	....	1	....	....
Maïs	....	78,420	49,746	94	10	....	28	9	....	....
Avoine	635,492	196,353	180,330	714	596	....	97	9	4	....
Seigle	1,232	10,886	9,785	....	....	....	5	....	42	....
Lin	71,128	12,594	12,594	....	....	....	....	....	....	....
Pois	....	....	47	55	....	....	22	37	....	....
Blé	2,606,155	336,204	334,119	32	....	....	56	3	2,552	....
Farine	335,327	200	4,153	988	406	....	422	60	23	....
Foin	7	....	8,054	5,327	68	....	1,677	152	....	....
Autres produits de moulin	5,790	....	1,135	459	192	....	489	214	87	....
Fruits et légumes	....	....	926	2,354	646	60	451	37	31	....
Pommes de terre	86	....	230	94	2,596	....	136	1	27	....
Bestiaux	....	....	386	89	....	....	297	1	215	....
Volailles, gibiers, poissons	387	....	179	11	155	....	34	2	....	....
Viandes préparées	....	....	64	11	83	....	6	9	12	....
Autres produits de paquetage	....	....	300	53	52	....	189	251	16	....
Peaux et cuir	....	....	180	41	....	....	159	196	....	....
Laine	135	....	1	....	....	....	1	2	....	....
Produits, tous autres animaux	....	....	3,349	5	40	....	2,254	2,122	55	....
Total, classe n° 3	3,803,811	693,578	665,014	10,344	4,848	60	6,323	3,106	3,064	....

Classe n° 4.										
Instruments aratoires	16,774	16,774	190	134	....	....	174	172	20	....
Ciment, briques, chaux	11,639	6,265	9,429	252	5	....	738	305	696	2
Meubles et effets de ménage	22	20	1,940	69	11	5	189	31	172	6
Fer en gueuse et en loupe	4,152	4,060	4,043	7	....	....	333	336	12	....
Fer en acier, tout autre	50,010	6,822	14,465	331	19	....	200	544	4	....
Pétrole et autre huile	3,150	85,316	57,742	82	218	18	513	417	54	....
Sucre	2,612	10,113	21,595	152	22	15	390	192	24	....
Sel	9,541	....	1,672	307	104	....	519	735	6	....
Vins, liqueurs et bières	405	739	2,522	42	....	70	499	559	10	....
Marchandises non énumérées	275,359	54,670	97,932	18,303	585	9,630	16,613	7,463	1,778	206
Total, classe n° 4	373,664	184,779	211,530	19,679	964	9,738	20,168	10,754	2,776	214
Classe n° 5.										
Bois à pâte à papier	21,838	247,427	493,106	86,215	....	....	....	....	13,777	....
Bois de service, scié	10,556	18,136	153,685	154,866	20	2	137,450	9,504	1,556	9
Bois équarri	3,012	....	740	23	....	....	620	47	201	....
Bardeaux	3,048	....	....	73	....	....	15	6	184	....
Autres bois	791	....	3,059	1,477	10	....	1,083	355	23,123	2,859
Total, classe n° 5	39,245	265,563	650,590	242,654	30	2	139,168	9,912	38,841	2,868
Classe n° 6.										
Houille anthracite	88,610	132,020	372,558	100,165	5	1,595	594	6,676	81	....
" bitumineuse	945,037	1,058,122	1,375,382	....	3,782	....	5,742	239	117	....
Coke	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Minerai de cuivre	3,972	....	....	....	....	....	....	....	....	....
" fer	11,504,773	38,623	160	15,277	....	....	....	....	2	....
Autres minerais	....	6,998	....	....	....	....	....	50	....	....
Sable, etc	54,537	165,281	92,830	10,858	....	35,285	65,656	74,693	128	10 356
Total, classe n° 6	12,596,929	1,401,044	1,840,930	126,300	3,787	36,880	71,992	81,658	328	10,356
Grand total	16,813,649	2,544,964	3,368,064	398,977	9,629	46,680	237,651	105,430	45,009	13,438

TABLEAU 6—ÉTAT SOMMAIRE du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation terminée le 31 décembre 1915, indiquant la quantité totale des articles de chaque espèce transportée.

Articles.	Canal du Sault-Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la vallée de la Trent.	Canal St-André.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires de toutes sortes	12,793,124	2,513,619	4,145,439	250,362	9,201	109,285	335,863	118,555	165,486	58,934
	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	31,734	......	81,623	1,669	6	4,868	22,812	12,544	104,736	3,656
Forêt—Produits du bois.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois à pâte à papier	21,838	247,427	493,106	86,215	......	......	......	......	13,777	......
Bois de service	10,556	18,136	153,685	154,866	20	2	137,450	9,504	1,556	9
Bois équarri	3,012	......	740	23	......	......	620	47	201	......
Bardeaux	3,048	......	......	73	......	......	15	6	184	......
Autres bois	791	......	3,059	1,477	10	......	1,083	355	23,123	2,859
Total	39,345	265,563	650,590	242,654	30	2	139,168	9,912	38,841	2,868
Animaux et leurs produits.										
Bestiaux	......	......	386	89	......	......	297	1	215	......
Volailles, gibiers et poissons	387	......	179	11	155	......	34	2	......	......
Viandes préparées	......	......	64	11	83	......	6	9	12	......
Autres produits de paquetage	......	......	300	53	52	......	189	251	16	......
Peaux et cuir	......	......	180	41	......	......	159	196	......	......
Laine	135	......	1	......	......	......	1	2	......	......
Tous autres produits d'animaux	......	......	3,349	5	40	......	2,254	2,122	55	......
Total	522	......	4,459	210	330	......	2,940	2,583	298	......
Produits agricoles.										
Orge	148,072	58,921	59,436	6	4	......	......	......	......	......
Sarrasin	......	......	......	11	......	......	......	1	......	......
Blé	......	78,420	49,746	94	10	......	28	9	......	......
Avoine	635,492	196,353	180,330	714	596	......	97	9	4	......
Seigle	1,232	10,886	9,785	......	......	......	5	......	42	......

Lin	71,128	12,594	12,594							
Pois			47	55			22	37		
Blé	2,606,155	336,204	334,119	32			56	3	2,552	
Farine	335,327	200	4,153	988	406		422	60	23	
Foin	7		8,054	5,327	68		1,677	152		
Autres produits de moulin	5,790		1,135	459	192		489	214	87	
Fruits et légumes			926	2,354	646	60	451	37	31	
Pommes de terre	86		230	94	2,596		136	1	27	
Total	3,803,289	693,578	660,555	10,134	4,518	6[illegible]	3,383	523	2,766	
Objets fabriqués.										
Instruments aratoires	16,774	16,774	190	134			174	172	20	
Ciment, briques et chaux	11,639	6,265	9,429	252	5		738	305	696	2
Meubles et effets de ménage	22	20	1,940	69	11	5	189	31	172	6
Fer en gueuse et en loupe	4,152	4,060	4,043	7			333	336	12	
Fer et acier, tout autre	50,010	6,822	14,465	331	19		200	544	4	
Pétrole et autres huiles	3,150	85,316	57,742	82	218	18	513	417	54	
Sucre et sel	12,153	10,113	23,267	459	126	15	909	927	30	
Vins, liqueurs et bières	405	739	2,522	42		70	499	559	10	
Marchandises non énumérées	275,359	54,670	97,932	18,303	585	9,630	16,613	7,463	1,778	206
Total	373,664	184,779	211,530	19,679	964	9,738	20,168	10,754	2,776	214
Produits miniers.										
Houille anthracite	88,610	132,020	372,558	100,165	5	1,595	594	6,676	81	
Houille bitumineuse	945,037	1,058,122	1,375,382		3,782		5,742	239	117	
Coke										
Minerai de cuivre	3,972									
Minerai de fer	11,504,773	38,623	160	15,277					2	
Autres minerais	54,537	172,279	92,830	10,858		35,285	65,656	74,743	128	10,356
Total	12,596,929	1,401,044	1,840,930	126,300	3,787	36,880	71,992	81,658	328	10,356
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	16,813,649	2,544,964	3,368,064	398,977	9,629	46,680	237,651	105,430	45,009	13,438

TABLEAU 7 (nº 1)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Sault-Sainte-Marie pendant la saison de navigation en 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	16,774								16,774		16,774	16,774	
Tous autres animaux													
Orge		124,021		11,564		12,487				148,072	148,072	135,585	12,487
Sarrasin													
Ciment, briques, etc.	6,254				5,385				11,639		11,639	6,254	5,385
Houille anthracite					3,000		85,610		88,610		88,610		88,610
Houille bitumineuse	25	3,100			347,400		594,512		941,937	3,100	945,037		945,037
Coke													
Maïs													
Viandes préparées													
Lin		27,014		12,468		31,646				71,128	71,128	39,482	31,646
Farine		322,180				13,147				335,327	335,327	322,180	13,147
Fruits et légumes													
Foin	7								7		7	7	
Peaux et cuir													
Meubles	21	1							21	1	22	22	
Fer en gueuse et en loupe	3,752						400		4,152		4,152	4,152	
Fer et acier, tout autre	13,607	9,872		13,553	9,842		3,136		26,585	23,425	50,010	32,732	17,278
Bétail sur pieds													
Marchandises	247,938	5,396			18,827	398	2,800		269,565	5,794	275,359	250,822	24,537
Avoine		548,561		86,931						635,492	635,492	635,492	
Autres produits, moulin		5,790								5,790	5,790	5,790	
Autres produits d'entrepôt													
Autres bois	90	459		242					90	701	791	791	
Minerai, tout autre													
Minerai de cuivre						3,972				3,972	3,972		3,972
Minerai de fer				116,624		11,277,163	17,920	93,066	17,920	11,486,853	11,504,773	123,022	11,381,751
Pois													
Pétrole	3,150								3,150		3,150	3,150	
Volailles, gib., poissons		387								387	387	387	
Pommes de terre	1	85							1	85	86	86	
Bois à pâte à papier	1,650	2,688	1,000	12,000		4,500			2,650	19,188	21,838	17,338	4,500
Seigle						1,232				1,232	1,232		1,232
Bois de service, scié	553	382	1,810	4,830		2,231		750	2,363	8,193	10,556	7,485	3,071
Bardeaux						3,048				3,048	3,048		3,048
Bois équarri				3,012						3,012	3,012	3,012	
Sucre	2,597	15							2,597	15	2,612	2,612	

[illegible]	9,541	....	....	....	....	....	....	....	9,541	....	9,541	9,541	....
Sable et pierre	32,536	20,751	....	....	....	....	....	1,250	32,536	22,001	54,537	54,537	....
Blé	....	1,816,160	....	626,015	....	117,390	....	46,590	....	2,606,155	2,606,155	2,484,145	122,010
Vins, liqueurs et bières	405	....	....	....	....	....	....	....	405	....	405	405	....
Laine	....	108	....	....	....	27	....	....	....	135	135	108	27
Total, fret	338,901	2,886,970	2,810	887,239	384,454	11,467,241	704,378	141,656	1,430,543	15,383,106	16,813,649	4,155,911	12,657,738

TABLEAU 7 (n° 2) —ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	16,774								16,774		16,774	16,774	
Orge		57,932						989		58,921	58,921	58,921	
Ciment, briques, etc.	6,265								6,265		6,265	6,265	
Houille, anthracite					130,670		1,350		132,020		132,020		132,020
" bitumineuse	750	28				1,200		1,056,144	750	1,057,372	1,058,122	28	1,058,094
Coke													78,420
Maïs		2,380				30,838		45,202		78,420	78,420		
Lin		12,594								12,594	12,594	12,594	
Farine		200								200	200	200	
Effets de ménage	20								20		20	20	
Fer, engueuse et loupe	4,055	5							4,055	5	4,060	4,600	
" et acier, tou autre	6,767					55			6,767	55	6,822	6,767	55
Marchandises	53,320	500	300			550			53,620	1,050	54,670	54,120	550
Avoine		190,917				1,559		3,877		196,353	196,353	192,908	3,445
Minerai, tout autre					6,998				6,998		6,998		6,998
" de fer					1,003			37,620	1,003	37,620	38,623		38,623
Pétrole	370	84,946							370	84,946	85,316	85,316	
Bois à pulpe	54,562		192,865						247,427		247,427	247,427	
Bois de service, scié								10,886		10,886	10,886		10,886
Bois équarri				3,057		13,629		1,450		18,136	18,136	3,057	15,079
Sucre	10,113								10,113		10,113	10,113	
Sel													
Sable et pierre	3,325	29,305			9,375			123,276	12,700	152,581	165,281	33,230	132,051
Blé		296,475				7,530		32,199		336,204	336,204	321,941	14,263
Vins, liqueurs et bières	739								739		739	739	
Total, fret	157,060	675,282	193,165	3,057	148,046	55,361	1,350	1,311,643	499,621	2,045,343	2,544,964	1,054,480	1,490,484

TABLEAU 7 (n° 3)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	16,774								16,774		16,774	16,774	
Orge		57,932						989		58,921	58,921	58,921	
Ciment, briques, etc.	6,265								6,265		6,265	6,265	
Houille, anthracite					130,670		1,350		132,020		132,020		132,020
" bitumineuse						1,200		1,039,402		1,040,602	1,040,602		1,040,602
Maïs		2,380				30,838		45,202		78,420	78,420		78,420
Lin		12,594								12,594	12,594	12,594	
Farine		200								200	200	200	
Effets de ménage	20								20		20	20	
Fer, en gueuse et loupe	4,055								4,055		4,055	4,055	
Fer et acier, tout autre	6,767					55			6,767	55	6,822	6,767	55
Marchandises	53,320	400	300			550			53,620	950	54,570	54,020	550
Avoine		190,917				1,559		3,877		196,353	196,353	192,908	3,445
Minerai, tout autre					6,998				6,998		6,998		6,998
Fer					1,003			37,620	1,003	37,620	38,623		38,623
Bois de pulpe	370	80,093							370	80,093	80,463	80,463	
Seigle	2,000		192,865						194,865		194,865	194,865	
Bois de sciage								10,886		10,886	10,886		10,886
Bois équarri				3,057		13,629		1,450		18,136	18,136	3,057	15,079
Sucre	10,113								10,113		10,113	10,113	
Sel													
Sable et pierre	950				9,375				10,325		10,325	1,550	8,775
Blé		296,475				7,530		32,199		336,204	336,204	321,941	14,263
Vins, liqueurs et bières	739								739		739	739	
Total, fret	101,373	640,991	193,165	3,057	148,046	55,361	1,350	1,171,625	443,934	1,871,034	2,314,968	965,252	1,349,716

TABLEAU 7 (n° 4)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Houille, bitumineuse	750	28						16,742	750	16,770	17,520	28	17,492
Fer en gueuse et en loupe		5								5	5	5	
Marchandises		100								100	100	100	
Pétrole		4,853								4,853	4,853	4,853	
Bois à pulpe	52,562								52,562		52,562	52,562	
Sel													
Sable et pierre	2,375	29,305						123,276	2,375	152,581	154,956	31,680	123,276
Total, fret	55,687	34,291						140,018	55,687	174,309	229,996	89,228	140,768

TABLEAU 7 (n° 5)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	124	65			1				125	65	190	189	1
Tous autres animaux	804	2,545							804	2,545	3,349	3,349	
Orge	192	58,255						989	192	59,244	59,436	59,436	
Ciment, briques, etc.	9,193	236							9,193	236	9,429	8,608	821
Houille, anthracite	2,331							370,227	2,331	370,227	372,558	2,331	370,227
" bitumineuse	40,929	47					615	1,333,791	41,544	1,333,838	1,375,382	37,772	1,337,610
Maïs	327	7,215						42,204	327	49,419	49,746	339	49,407
Viandes préparées	10	54							10	54	64	64	
Lin		12,594								12,594	12,594	12,594	
Farine	1,023	3,001		129					1,023	3,130	4,153	4,153	
Fruits et légumes	219	701	3		3				225	701	926	921	5
Foin	6,009	1,793		252					6,009	2,045	8,054	8,054	
Peaux et cuir	121	54	5						126	54	180	180	
Effets de ménage	643	1,295			2				645	1,295	1,940	1,878	62
Fer en gueuse et loupe	1,526	2,517							1,526	2,517	4,043	4,013	30
Fer et acier, tout autre	4,296	10,169							4,296	10,619	14,465	14,465	
Bestiaux	84	301			1				85	301	386	385	1
Marchandises	46,551	46,339	3		26		4,180	833	50,760	47,172	97,932	92,293	5,639
Avoine	435	178,009						1,886	435	179,895	180,330	178,444	1,886
Autres prod. de moulin	234	901							234	901	1,135	1,135	
Autres produits d'entrepôt	201	99							201	99	300	300	
Autres bois	2,493	566							2,493	566	3,059	3,059	
Minerai, de fer								160		160	160		160
Pois	31	16							31	16	47	47	
Pétrole	2,947	54,795							2,947	54,795	57,742	57,742	
Volailles, gib. et poisson	145	34							145	34	179		179
Pommes de terre	87	143							87	143	230	230	
Bois de pulpe	40,785	2,175	450,146						490,931	2,175	493,106	493,106	
Bois de service, scié	5							9,780	5	9,780	9,785	2,273	7,512
Seigle	27,986	125,699							27,986	125,699	153,685	153,685	
Bardeaux	125	615							125	615	740	690	50
Bois équarri	21,401	194							21,401	194	21,595	21,595	
Sucre	1,211	461							1,211	461	1,672	1,672	
Sel	24,526	67,694					610		25,136	67,694	92,830	88,341	4,489
Sable et pierre	3,845	302,394			7			27,873	3,852	330,267	334,119	325,150	8,969
Blé	2,080	442							2,080	442	2,522	2,522	
Vins, liqueurs et bières	1								1		1	1	
Total, fret	242,920	881,418	450,157	381	40		5,405	1,787,743	698,522	2,669,542	3,368,064	1,581,195	1,786,869

TABLEAU 7 (n° 6)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des États-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des États-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	États-U.
Tous autres animaux	57	89	....	....	....	....	....	....	57	89	146	146	....
Orge	....	58,243	....	....	....	....	....	989	....	59,232	59,232	59,232	....
Ciment, briques, etc	6,895	1	....	....	....	....	....	....	6,895	1	6,896	6,896	....
Houille, anthracite	2,000	....	....	....	....	....	....	361,607	2,000	361,607	363,607	2,000	361,607
" bitumineuse	6,447	....	....	....	....	....	....	1,318,250	6,447	1,318,250	1,324,697	5,600	1,319,097
Maïs	....	....	....	....	....	....	....	31,114	....	31,114	31,114	....	31,114
Lin	....	12,594	....	....	....	....	....	....	....	12,594	12,594	12,594	....
Farine	....	204	....	....	....	....	....	....	....	204	204	204	....
Fruits et légumes	....	342	....	....	....	....	....	....	....	342	342	342	....
Peaux et cuir	....	20	....	....	....	....	....	....	....	20	20	20	....
Effets de ménage	389	988	....	....	....	....	....	....	389	988	1,377	1,377	....
Fer en gueuse et loupe	1,000	1,460	....	....	....	....	....	....	1,000	1,460	2,460	2,460	....
Fer et acier, tout autre	2,750	7,500	....	....	....	....	....	....	2,750	7,500	10,250	10,250	....
Bestiaux	....	3	....	....	....	....	....	....	....	3	3	3	....
Marchandises	37,572	37,935	....	....	....	....	....	....	37,572	37,935	75,507	75,507	....
Avoine	....	177,151	....	....	....	....	....	1,886	....	179,037	179,037	177,151	1,886
Pétrole	751	54,016	....	....	....	....	....	....	751	54,016	54,767	54,767	....
Bois de pulpe	40,785	....	448,796	....	....	....	....	....	489,581	....	489,581	489,581	....
Seigle	....	....	....	....	....	....	....	9,780	....	9,780	9,780	2,268	7,512
Sucre	20,375	....	....	....	....	....	....	....	20,375	....	20,375	20,375	....
Sel	28	....	....	....	....	....	....	....	28	....	28	28	....
Sable et pierre	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Blé	....	302,394	....	....	....	....	....	27,873	....	330,267	330,267	321,298	8,969
Vins, liqueurs et bières	1,125	376	....	....	....	....	....	....	1,125	376	1,501	1,501	....
Total, fret	120,174	653,316	448,796	....	....	....	....	1,751,499	568,970	2,404,815	2,973,785	1,243,600	1,730,185

TABLEAU 7 (nº 5)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des États-Unis.		De ports américains à des ports des États-Unis.		De ports des États-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	États-U.
Instruments aratoires	124	65			1				125	65	190	189	1
Tous autres animaux	747	2,456							747	2,456	3,203	3,203	
Orge	192	12							192	12	204	204	
Ciment, briques, etc.	2,298	235							2,298	235	2,533	1,712	821
Houille, anthracite	331							8,620	331	8,620	8,951	331	8,620
" bitumineuse	34,482	47					615	15,541	35,097	15,588	50,685	32,172	18,513
Maïs	327	7,215						11,090	327	18,305	18,632	339	18,293
Viandes préparées	10	54							10	54	64	64	
Farine	1,023	2,797		129					1,023	2,926	3,949	3,949	
Fruits et légumes	219	359	3		3				225	359	584	579	5
Foin	6,009	1,793		252					6,009	2,045	8,054	8,054	
Peaux et cuir	121	34	5						126	34	160	160	
Effets de ménage	254	307			2				256	307	563	501	62
Fer en gueuse et loupe	526	1,057							526	1,057	1,583	1,553	30
Fer et acier, tout autre	1,546	2,669							1,546	2,669	4,215	4,215	
Bestiaux	84	298			1				85	298	383	382	1
Marchandises	8,979	8,404	3		26		4,180	833	13,188	9,237	22,425	16,786	5,639
Avoine	435	858							435	858	1,293	1,293	
Autres prod. de moulin	234	901							234	901	1,135	1,135	
Autres produits d'emballage	201	99							201	99	300	300	
Autres bois	2,493	566							2,493	566	3,059	3,059	
Minerai de fer								160		160	160		160
Pois	31	16							31	16	47	47	
Pétrole	2,196	779							2,196	779	2,975	2,975	
Volaille, gib. et poisson	145	34							145	34	179	179	
Pommes de terre	87	143							87	143	230	230	
Bois de pulpe		2,175	1,350						1,350	2,175	3,525	3,525	
Seigle	5								5		5	5	
Bois de service, scié	27,986	125,699							27,986	125,699	153,685	153,685	
Bois équarri	125	615							125	615	740	690	50
Sucre	1,026	194							1,026	194	1,220	1,220	
Sel	1,183	461							1,183	461	1,644	1,644	
Sable et pierre	24,526	67,694					610		25,136	67,694	92,830	88,341	4,489
Blé	3,845				7				3,852		3,852	3,845	7
Vins, liqueurs et bières	955	66							955	66	1,021	1,021	
Laine	1								1		1	1	
Total, fret	122,746	228,102	1,361	381	40		5,405	36,244	129,552	264,727	394,279	337,588	56,691

TABLEAU 7 (n° 6)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis		Des ports américains à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	133	1	...	...	...	...	...	...	133	1	134	134	...
Tous autres animaux	4	1	...	...	...	...	...	...	4	1	5	5	...
Orge	6	...	...	...	...	...	...	...	6	...	6	6	...
Sarrasin	6	5	...	...	...	...	...	...	6	5	11	11	...
Ciment, briques, etc	252	...	...	...	...	...	...	...	252	...	252	252	...
Houille, anthracite	45	...	...	...	...	...	...	100,12(	45	100,120	100,165	45	100,120
Maïs	84	10	...	...	...	...	...	...	84	10	94	94	...
Viandes préparées	11	...	...	...	...	...	...	...	11	...	11	11	...
Farine	951	37	...	...	...	...	...	...	951	37	988	988	...
Fruits et légumes	282	2,072	...	...	...	...	...	...	282	2,072	2,354	2,354	...
Foin	5	5,322	...	...	...	...	...	...	5	5,322	5,327	5,327	...
Peaux et cuir	4	37	...	...	...	...	...	...	4	37	41	41	...
Effets de ménage	42	27	...	...	...	...	...	...	42	27	69	69	...
Fer en gueuse et loupe	7	...	...	...	...	...	...	...	7	...	7	7	...
Fer et acier, tout autre	315	16	...	...	...	...	...	...	315	16	331	331	...
Bestiaux	5	84	...	...	...	...	...	...	5	84	89	89	...
Marchandises	485	887	710	...	...	...	...	16,221	1,195	17,108	18,303	2,082	16,221
Avoine	11	703	...	...	...	...	...	...	11	703	714	714	...
Autres prod. de moulin	342	117	...	...	...	...	...	...	342	117	459	459	...
Autres produits d'emballage	49	4	...	...	...	...	...	...	49	4	53	53	...
Autres bois	77	975	425	...	...	...	...	...	502	975	1,477	1,477	...
Minerai, tout autre	...	...	...	...	...	...	...	15,277	...	15,277	15,277	...	15,277
Pois	22	33	...	...	...	...	...	...	22	33	55	55	...
Pétrole	80	2	...	...	...	...	...	...	80	2	82	82	...
Volaille, gib. et poiss.	...	11	...	...	...	...	...	...	...	11	11	11	...
Pommes de terre	84	10	...	...	...	...	...	...	84	10	94	94	...
Bois de pulpe	...	...	86,215	...	...	...	...	...	86,215	...	86,215	86,215	...
Bois de sciage	20	88	154,758	...	...	...	...	...	154,778	88	154,866	154,866	...
Bardeaux	73	...	...	...	...	...	...	...	73	...	73	73	...
Bois équarri	...	23	...	...	...	...	...	...	...	23	23	23	...
Sucre	149	3	...	...	...	...	...	...	149	3	152	152	...
Sel	280	27	...	...	...	...	...	...	280	27	307	307	...
Sable et pierre	280	...	400	...	...	...	...	10,178	680	10,178	10,858	680	10,178
Blé	23	9	...	...	...	...	...	...	23	9	32	32	...
Vins, liqueurs et bières	42	...	...	...	...	...	...	...	42	...	42	42	...
Total, fret	4,169	10,504	242,508	...	...	...	...	141,796	246,677	152,300	398,977	257,181	141,796

Tableau 7 (n° 9)—État général indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-Pierre pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Tous autres animaux	40	...	...	...	...	...	...	...	40	...	40	40	...
Orge	4	...	...	...	...	...	...	...	4	...	4	4	...
Ciment, briques, etc	5	...	...	...	...	...	...	...	5	...	5	5	...
Houille anthracite	4	1	...	...	...	...	...	...	5	...	5	5	...
Houille bitumineuse	3	3,779	...	...	...	...	...	...	3	3,779	3,782	3,782	...
Maïs	10	...	...	...	...	...	...	...	10	...	10	10	...
Viandes préparées	83	...	...	...	...	...	...	...	83	...	83	83	...
Farine	400	6	...	...	...	...	...	...	400	6	406	406	...
Fruits et légumes	640	6	...	...	...	...	...	...	640	6	646	646	...
Foin	67	1	...	...	...	...	...	...	67	1	68	68	...
Effets de ménage	6	5	...	...	...	...	...	...	6	5	11	11	...
Fer et acier, tout autre	16	3	...	...	...	...	...	...	16	3	19	19	...
Marchandises	373	212	...	...	...	...	...	...	373	212	585	585	...
Avoine	594	2	...	...	...	...	...	...	594	2	596	596	...
Autres prod. de moulin	172	20	...	...	...	...	...	...	172	20	192	192	...
Autres produits d'emballage	46	6	...	...	...	...	...	...	46	6	52	52	...
Autres bois	6	4	...	...	...	...	...	...	6	4	10	10	...
Pétrole	211	7	...	...	...	...	...	...	211	7	218	218	...
Volaille, gib. et poiss	51	104	...	...	...	...	...	...	51	104	155	155	...
Pommes de terre	2,593	3	...	...	...	...	...	...	2,593	3	2,596	2,596	...
Bois de sciage	20	...	...	...	...	...	...	...	20	...	20	20	...
Sucre	22	...	...	...	...	...	...	...	22	...	22	22	...
Sel	104	...	...	...	...	...	...	...	104	...	104	104	...
Total, fret	5,471	4,158	...	...	...	...	...	...	5,471	4,158	9,629	9,629	...

TABLEAU 7 (n° 10)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Houille, anthracite	20	...	...	...	...	...	...	1,575	20	1,575	1,595	...	1,595
Fruits et légumes	60	...	...	...	...	...	...	...	60	...	60	60	...
Effets de ménage	...	5	...	...	...	...	...	...	...	5	5	5	...
Marchandises	7,149	2,481	...	...	...	...	...	...	7,149	2,481	9,630	9,630	...
Pétrole	...	18	...	...	...	...	...	...	...	18	18	18	...
Bois de service, scié	2	...	...	...	...	...	...	...	2	...	2	2	...
Sucre	15	...	...	...	...	...	...	...	15	...	15	15	...
Sable et pierre	35,285	...	...	...	...	...	...	...	35,285	...	35,285	35,285	...
Vins, liqueurs et bières	32	38	...	...	...	...	...	...	32	38	70	70	...
Total, fret	42,563	2,542	...	...	...	...	...	1,575	42,563	4,117	46,680	45,085	1,595

TABLEAU 7 (nº 11)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de l'Ottawa pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Instruments aratoires	108	66							108	66	174	174	
Tous autres animaux	21	2,233							21	2,233	2,254	2,254	
Ciment, briques, etc	688	50							688	50	738	738	
Houille, anthracite	6						558		594		594		594
" bitumineuse	1,370						4,372		5,742		5,742	870	4,872
Maïs	28								28		28	28	
Viandes préparées	5	1							5	1	6	6	
Farine	409	13							409	13	422	422	
Fruits et légumes	127	324							127	324	451	451	
Foin		1,677								1,677	1,677	1,677	
Peaux et cuir	121	38							121	38	159	159	
Effets de ménage	124	65							124	65	189	189	
Fer en gueuse et loupes	324	9							324	9	333	333	
Fer et acier, tout autre	193	7							193	7	200	200	
Bestiaux	52	245							52	245	297	297	
Marchandises	5,176	5,825					5,612		10,788	5,825	16,613	11,001	5,612
Avoine	65	32							65	32	97	97	
Autres prod. de moulin	152	337							152	337	489	489	
" prod. d'emballag.	135	54							135	54	189	189	
" prod. de bois	130	951		2					130	953	1,083	1,083	
Pois	5	17							5	17	22	22	
Pétrole	343	170							343	170	513	513	
Volaille, gib. et poisson		34								34	34	34	
Pommes de terre	18	118							18	118	136	136	
Seigle	5								5		5	5	
Bois de service, scié	422	92,928		54,100					422	137,028	137,450	137,450	
Bardeaux		13		2						55	15	55	
Bois équarri		250		370						620	620	620	
Sucre	329	61							329	61	390	390	
Sel	516	3							516	3	519	519	
Sable et pierre	425	65,231							425	65,231	65,656	65,464	192
Blé	56								56		56	56	
Vins, liqueurs et bières	422	57							442	57	499	499	
Laine	1								1		1	1	
Total, fret	11,796	160,809		54,474			10,572		22,368	215,283	237,651	226,381	11,270

TABLEAU 7 (n° 12)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires..	89	83							89	83	172	172	
Tous autres animaux...	203	1,919							203	1,919	2,122	2,122	
Sarrasin		1								1	1	1	
Ciment, briques, etc...	154	151							154	151	305	305	
Houille, anthracite....	17	38						6,621	77	6,659	6,676	55	6,621
" bitumineuse...	20	63						156	20	219	239	83	156
Maïs	2	7							2	7	9	9	
Viandes préparées	8	1							8	1	9	9	
Farine	7	53							7	53	60	60	
Fruits et légumes	20	17							20	17	37	37	
Foin	133	19							133	19	152	152	
Peaux et cuir	169	27							169	27	196	196	
Effets de ménage	19	12							19	12	31	31	
Fer en gueuse et loupes.	330	6							330	6	336	336	
Fer et acier, tout autre.	534	10							534	10	544	544	
Bestiaux	1								1		1	1	
Marchandises	4,016	3,447							4,016	3,447	7,463	7,463	
Avoine	5	4							5	4	9	9	
Autres prod. de moulin.	95	119							95	119	214	214	
Autres produits, emballages	207	44							207	44	251	251	
Autres produits, bois...	201	154							201	154	355	355	
Minerai, tout autre		50								50	50	50	
Pois	32	5							32	5	37	37	
Pétrole	255	162							255	162	417	417	
Volaille, gib. et poisson.		2								2	2	2	
Pommes de terre	1								1		1	1	
Bois de service, scié....	2,979	6,525							29,79	6,525	9,504	9,504	
Bardeaux	5	1							5	1	6	6	
Bois équarri	47								47		47	47	
Sucre	127	65							127	65	192	192	
Sel	633	102							633	102	735	735	
Sable et pierre	47,625	27,068							47,625	27,068	74,693	74,693	
Blé	3								3		3	3	
Vins, liqueurs et bières.	549	10							549	10	559	559	
Laine	2								2		2	2	
Total, fret	58,488	40,165						6,777	58,488	43,942	105,430	98,653	6,777

TABLEAU 7 (nº 13)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de la Vallée de la Trente pendant la saison de navigation 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires	15	5							15	5	20	20	
Tous autres animaux	7	48							7	48	55	55	
Ciment, briques, etc.	126	570							126	570	696	696	
Houille, anthracite	75	6							75	6	81	81	
" bitumineuse	82	35							82	35	117	117	
Viandes préparées	12								12		12	12	
Farine	23								23		23	23	
Fruits et légumes	25	6							25	6	31	31	
Effets de ménage	129	43							129	43	172	172	
Fer en gueuse et loupes	9	3							9	3	12	12	
Fer et acier, tout autre	4								4		4	4	
Bestiaux	177	38							177	38	215	215	
Marchandises	944	834							944	834	1,778	1,778	
Avoine	4								4		4	4	
Autres prod. de moulin	81	6							81	6	87	87	
" produits d'emballages	13	3							13	3	16	16	
" bois	12,174	10,949							12,174	10,949	23,123	23,123	
Minerai, tout autre	2								2		2	2	
Pétrole	38	16							38	16	54	54	
Pommes de terre	13	14							13	14	27	27	
Bois de pulpe	30	13,747							30	13,747	13,777	13,777	
Seigle	42								42		42	42	
Bois de service, scié	847	709							847	709	1,556	1,556	
Bardeaux	78	106							78	106	184	184	
Bois équarri	102	99							102	99	201	201	
Sucre	21	3							21	3	24	24	
Sel	4	2							4	2	6	6	
Sable et pierre	128								128		128	128	
Blé	2,552								1,552		2,552	2,552	
Vins, liqueurs et bières	10								10		10	10	
Total, fret	17,767	27,242							17,767	27,242	45,009	45,009	

TABLEAU 7 (nº 14)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Saint-André pendant la saison de navigation de 1916.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Ciment, briques, etc.	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2	2	....
Effets de ménage	....	6	....	....	....	....	....	....	....	6	6	6	....
Marchandises	20	186	....	....	....	....	....	....	20	186	206	206	....
Autres bois	2,537	322	....	....	....	....	....	....	2,537	322	2,859	2,859	....
Minerais, tous autres	10,356	....	....	....	....	....	....	....	10,356	....	10,356	10,356	....
Bois de service, scié	....	9	....	....	....	....	....	....	....	9	9	9	....
Total, fret	12,913	525	....	....	....	....	....	....	12,913	525	13,438	13,438	....

TABLEAU 8

TABLEAU 8—État indiquant le tonnage classifié des navires de toutes sortes

CANAL DU SAULT-

CANADIEN.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
	Tonnes.				Tonnes.		
1	5,000 à 5,704	1	5,704	1	5,000 à	....	....
2	4,000 " 5,000	3	13,650	2	4,000 " 5,000	....	....
3	3,000 " 4,000	5	18,300	3	3,000 " 4,000	....	....
4	2,000 " 3,000	13	30,250	4	2,000 " 3,000	1	2,132
5	1,000 " 2,000	44	58,100	5	1,000 " 2,000	....	....
6	Au-des. 1,000	83	12,340	6	Au-des. 1,000	40	10,475
	Total	149	138,344		Total	41	12,607

CANAL

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 2,347	92	94,247	1	250 à 1.239	23	16,025
2	200 " 249	5	1,000	2	200 " 249	6	1,200
3	150 " 199	1	175	3	150 " 199	6	900
4	100 " 149	5	625	4	100 " 149	9	900
5	50 " 99	9	650	5	50 " 99	3	170
6	Au-des. 50	30	945	6	Au-des. 50	2	40
	Total	142	97,642		Total	49	19,235

CANAUX DU SAINT-

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 2,347	98	89,286	1	250 à 1,114	68	33,433
2	200 " 249	6	1,280	2	200 " 249	11	3,560
3	150 " 199	16	2,660	3	150 " 199	26	6,730
4	100 " 149	14	1,730	4	100 " 149	46	5,560
5	50 " 99	14	1,015	5	50 " 99	18	1,430
6	Au-des. 50	28	805	6	Au-des. 50	10	275
	Total	176	96,776		Total	179	50,988

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 371	2	690	1	250 à 250	1	250
2	200 " 249	...	....	2	200 " 249	3	600
3	150 " 199	3	480	3	150 " 199	24	4,080
4	100 " 149	5	580	4	100 " 149	42	5,040
5	50 " 99	4	245	5	50 " 99	17	1,225
6	Audes. 50	40	1,005	6	Au-des. 50	18	455
	Total	54	3,000		Total	105	11,650

passés par les canaux suivants pendant la saison de navigation de 1915.

SAINTE-MARIE.

AMÉRICAIN.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
	Tonnes.				Tonnes.		
1	5,000 à 6,498	67	365,748	1	5,000 à	....	....
2	4,000 " 5,000	74	343,350	2	4,000 " 5,000	....	....
3	3,000 " 4,000	97	338,900	3	3,000 " 4,000	....	....
4	2,000 " 3,000	32	76,050	4	2,000 " 3,000	....	....
5	1,000 " 2,000	19	30,450	5	1,000 " 2,000	1	1,950
6	Au-des. 1,000	19	4,355	6	Au-des. 1,000	13	1,815
	Total	308	1,158,853		Total	14	3,765

WELLAND.

1	250 à 3,792	87	93,367	1	250 à 2,070	13	9,645
2	200 " 249	4	850	2	200 " 249	3	625
3	150 " 199	3	500	3	150 " 199	4	675
4	100 " 100	8	850	4	100 " 149	3	350
5	50 " 99	16	1,050	5	50 " 99	5	380
6	Au-des. 50	19	445	6	Au-des. 50	2	15
	Total	137	97,062		Total	30	11,690

LAURENT.

1	250 à 3,200	63	69,278	1	250 à 800	13	5,190
2	200 " 249	4	870	2	200 " 249	1	220
3	150 " 199	3	500	3	150 " 199	3	490
4	100 " 149	4	450	4	100 " 149	30	3,430
5	50 " 99	10	765	5	50 " 99	79	6,970
6	Au-des. 50	6	125	6	Au-des. 50	4	130
	Total	90	71,988		Total	130	16,430

CHAMBLY.

1	250 à	....	....	1	250 à	....	....
2	200 " 249	....	....	2	200 " 249	....	....
3	150 " 199	....	....	3	150 " 199	6	1,000
4	100 " 149	....	....	4	100 " 149	99	11,000
5	50 " 99	1	50	5	50 " 99	271	25,570
6	Au-des.50	1	25	6	Au-des. 50	2	90
	Total	2	75		Total	378	37,660

ANNEXE

CANAUX CANADIENS

Les systèmes de canaux du Canada, sous le contrôle du gouvernement et relativement aux lacs et aux rivières navigables, sont comme suit:—

Premièrement—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur (tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	$8\frac{1}{2}$
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent	31
3. Canal Cornwall	$11\frac{1}{4}$
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	$1\frac{1}{2}$
Fleuve Saint-Laurent	$9\frac{1}{2}$
5. Canal du Rapide-Plat	$3\frac{3}{8}$
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	$7\frac{1}{3}$
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	228
7. Canal Welland	$26\frac{3}{4}$
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc	574
8. Canal du Sault-Sainte-Marie	$1\frac{1}{4}$
Du lac Supérieur à Port-Arthur	272
Total	1,214
A Duluth	1,336
A Chicago	1,240

Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Canaux: Grenville; 2. Carillon; 3. Sainte-Anne; 4. Chambly; 5. Saint-Ours.

Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Canal de la Trent (non terminé).

Cinquièmement—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.

1. Canal de Saint-Pierre.

FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, soit une distance de 2,217 milles anglais. La distance jusqu'à Duluth est de 2,339 milles anglais. La distance jusqu'à Chicago est de 2,243 milles.

Du détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve, entre ces deux endroits, particulièrement dans le lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal a été réglée, mais ce n'est qu'en 1844 que les travaux de dragage ont commencé. Cette année-là on a commencé à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet a été abandonné en 1847. En 1851 on a commencé le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces. En 1869, cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à l'étiage sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent à présent aux frais du gouvernement du Canada, qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, a pris à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le canal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal Sault-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Sault-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 74 milles; la chute totale directement évitée par les écluses est de 553¼ pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois; ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Sault-Sainte-Marie, ainsi que le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont exempts de péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima:—Longueur, 270 pieds, largeur, 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Première construction commencée en	1821
" terminée en	1825
Premier agrandissement commencé en	1843
" terminé en	1848
Deuxième agrandissement commencé en	1873
" terminé en	1901
Longueur du canal	$8\frac{1}{2}$ milles anglais.
Nombre des écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds sur 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses.	18 "
" " 3 écluses.	14 "
Largeur moyenne du nouveau canal	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds sur 45 pieds, sont encore utilisables à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 1,006 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL SOULANGES.

Construction commencée en	1892
Ouvert au trafic en	1899
Longueur du canal	14 milles anglais.
Nombre des écluses d'ascension	4
" de prise d'eau	1
Dimensions des écluses	280 pieds sur 45 pieds.
Chute totale des écluses	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	15 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 bougies chacune.

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing, évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal Soulanges est de 16 milles.

CANAL CORNWALL.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert d'abord en	1847
Agrandissement commencé en	1897
" terminé en	1900
Longueur du canal	11 milles anglais.
Nombre des écluses	6
Dimensions des écluses	270 pieds sur 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, aussi utiles, ont 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 31 milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Sault, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1897
" terminé en	1900
Longueur du canal	$1\frac{1}{2}$ mille.
Nombre des écluses	1
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.
Ancienne écluse	200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	$3\frac{2}{3}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. A la descente, les navires peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1884
" terminé en	1897
Longueur du canal	$3\frac{1}{2}$ milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$11\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface	152 "

On peut aussi se servir de la vieille écluse d'ascension, de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $9\frac{1}{2}$ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux navires d'éviter les rapides à la remonte. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Commencé à neuf pieds en		1844
Ouvert en		1846
Agrandissement commencé en		1888
Agrandissement terminé en		1903
Longueur du canal	$7\frac{3}{4}$ milles.	
Nombre des écluses	3	
Dimensions des écluses (dont une est une écluse de prise d'eau)	800 sur 50 pieds. 270 " 45 " 303 " 45 "	
Ascension totale par les écluses	15½ pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "	
Largeur du canal au fond	80 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	144	

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Construction commencée en		1882
Construction terminée en		1890
Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.	
Largeur au fond	80 pieds.	
Largeur à la surface de l'eau	124 "	
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac	11 "	
Pas d'écluses.		

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	27½ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles
Portes auxilliaires (autrefois 3)	2	1
Nombre d'écluses — d'ascension	26	25
Nombre d'écluses — de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 270 x 45 1 écluse 270 x 45 " 200 x 45 1 (de partage) 230 x 45 24 écluses 150 x 26 pds 6 pcs	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$326\frac{3}{4}$ pieds	$326\frac{3}{4}$ pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils	10¼ "	14 "
Construction commencée à 8 pieds		1824
Construction terminée en		1833
Agrandissement commencé à 14 pieds en		1872
Agrandissement terminé en		1887

EMBRANCHEMENTS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—	
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par voie de l'écluse à l'aqueduc	300 "
De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre des écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 " 10 pouces.

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 300 x {45, 28} pieds.
Ascension totale par les écluses	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

EMBRANCHEMENT DE PORT-WELLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	7 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7½ "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes de canaux en service, l'ancienne ligne et la nouvelle ligne agrandie.

D'Allanburg à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Sault. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 274 milles, et jusqu'à Duluth de 397 milles.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Construction commencée en		1888
Ouvert au trafic en		1895
Longueur du canal, entre les extrémités des jetées d'entrée	7,742 pieds.	
Nombre des écluses	1	
Dimensions des écluses	900 x 60 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau connu)	18 pieds et 3 pouces.	
Ascension totale	18 "	
Largeur du canal au fond	141 " 8 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "	

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie de pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le lit du canal.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON:

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la section navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la cité d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux de la rivière Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension de 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:

Sections de navigation.	Distances intermé-diaires.	Distances totales à partir de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	5¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Construction commencée en	1814
" terminée en	1816
Reconstruction en bois	1833
" en maçonnerie	1843

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre des écluses	1	1 .
Dimensions des écluses	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	¾ mille.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre des écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, par lequel les rapides du Long-Sault sont évités, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa. Il n'y a aucun obstacle à la navigation, sur la rivière Ottawa, jusqu'à cet endroit.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1832

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à la cité d'Ottawa, à l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de descente.
Eclusement total....457½ pds.	292¼ d'ascension et de 165¼ chute à l'étiage.

Dimensions des écluses....................	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs..................................	5 "
Largeur du canal au fond..............	60 pieds dans la terre.
-	54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau....	80 pieds dans la terre.

EMBRANCHEMENT DE PERTH.

Construction commencée en..........................	1883
" terminée en..........................	1892
Longueur du canal.....................	7 milles.
Nombre des écluses....................	2
Dimensions des écluses....	134 x 33 pieds.
Ascension totale par les écluses.........	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage..................	200 pieds.
Largeur du canal au fond..............	40 " dans le roc.
	60 " dans l'argile
Largeur du canal à la surface de l'eau....	80 "

L'embranchement de Perth, du canal Rideau, établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le bief de partage de la ligne se trouve en amont du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a menées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation:

A partir du point de partage, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et vers Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories, savoir:—

1. Le bief de partage est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé le lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit ses eaux du lac au Chevreuil et du lac du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas. Ce dernier se déverse par l'issue de Round-Tail et forme la rivière Cataraqui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu et, par l'écluse de Saint-Ours, arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York.

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse du Saint-Ours au canal de Chambly	32	46
Canal de Chambly	12	58
Du canal de Chambly à la ligne frontière	23	81
De la ligne frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain avec la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSES DU BARRAGE DE SAINT-OURS.

Construction commencée en	1844
" terminée en	1849
Longueur	⅛ mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'étiage.
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 " "
Longueur du barrage dans le chenal de l'ouest	690 " "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

Le Richelieu a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, une distance de 23 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Construction commencée en	1831	
" terminée en	1843	
Longueur du canal	12 milles.	
Nombre des écluses	9	
Dimensions des écluses:—		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds.	de 22¼ à 24 pieds de largeur.
" d'ascension n° 2	124 "	
" " 3, 4, 5, 6,	118 "	
" " 7,8,9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	6½ "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Ce canal fait suite aux 32 milles de navigation entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme «canal de la Trent» s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié:—

Par la rivière Trent, le lac au Piz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, au Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 155 milles de Trenton; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 milles de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, a été différée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, plusieurs parties de ces eaux ont été rendues navigables et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 174 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas:

De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles:—			
Du rapide de Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	9	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely..................................	—	14½	
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro....	51¾	—	
De Peterboro à Lakefield.....................	—	9½	
De Lakefield à un point au delà du lac Baume..	61	—	
	132¼	33	
Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume..................................			165¼
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, le bras traverse la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog.................			27

Les constructions, grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée, comprennent des canaux, avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et à Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buchkorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro, et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, à 9½ milles de Peterboro, le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles, de la rivière Otonabi, maintient la navigation depuis le lac Katchewannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchewannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ 2¼ milles de longueur permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim.

Aux rapides de Buckhorn, à sept milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de longueur.

A Bobcaygeon, à 15¾ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de longueur règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de longueur relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions:—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2	écluses à	Fénelon.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Lindsay.....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	" "
1	"	Bobcaygeon.	134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 0″	" "
1	"	Buckhorn...	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	" "
1	"	Lovesick....	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	" "
2	"	Burleigh....	134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″	" "
1	"	Pointe Young	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 4′ 0″	" "
1	"	Peterboro...	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′-0″	" "
1	"	Hastings....	134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″	" "
1	"	Chisholm...	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″	" "
13				

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Construction commencée en..........................	1854
Construction terminée en..........................	1869
Agrandissement commencé en..........................	1875
" terminé en..........................	1881
Longueur du canal..........................	Environ 2,600 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau...	50 pieds.
Ecluse..........................	Une écluse de marée, 4 portes doubles.
Dimensions..........................	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	18 pieds à l'étiage.
Profondeur d'eau dans le canal..........	19 pieds.
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre........	7 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Construction commencée en..........................	1842
" terminée en..........................	1845
Longueur du canal..........................	12 milles anglais.
Nombre des écluses..........................	9
Dimensions des écluses..........................	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.........	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	9 "
Largeur du canal au fond..........	80 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau....	120 pieds.

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, le canal de Beauharnois a été abandonné pour fins de navigation.

CANAUX PLUS ANCIENS.

Un réseau de trois canaux a précédé le canal de Beauharnois. Ce sont:—

CANAL DU COTEAU-DU-LAC.

Construction commencée en	1779
" terminée en	1780

CANAL DE LA ROCHE-FENDUE.

Construction commencée en	1779
" terminée en	1780

CANAL DE LA POINTE DE LA CASCADE.

Construction commencée en	1782
" terminée en	1783

Les écluses étaient de 20 x 6 pieds et admettaient un tirant d'eau de 2 pieds. En 1814, on a commencé à les élargir à 12 pieds. Ces travaux ont été terminés en 1817.

Deux canaux avaient aussi été construits à partir de la baie de Burlington, Ontario. C'étaient:—

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Construction commencée en	1825
" terminée en	1832

CANAL DESJARDINS.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1837

Ni l'un ni l'autre de ces canaux n'avaient besoin d'écluses. Ils ont été abandonnés depuis longtemps. La profondeur de l'eau était d'abord de 7½ pieds.

INDEX.

STATISTIQUES DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION, 1916.

INDEX—*Fin.*

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1916

(Traduit de l'anglais)

(Suivant les rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1917

[N° 20b—1917.]

A Son Excellence le duc de Devonshire, C.J., C.P., G.C.M.G., G.C.O.V., etc., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Excellence le rapport annuel du contrôleur des statistiques pour l'année terminée le 30 juin 1916.

F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du contrôleur des statistiques, section des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1916.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,

OTTAWA, 30 décembre 1916.

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes les statistiques des chemins de fer pour l'année terminée le 30 juin 1916.

Malgré les conditions anormales causées par les effets de la guerre européenne, les chemins de fer du Canada ont fait des gains considérables sur les opérations de parcours et les revenus bruts avec ceux de l'année précédente.

Ces renseignements sont donnés en détail dans les états tabulaires qui suivent le sommaire d'introduction.

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

Les statistiques concernant les chemins de fer électriques se trouvent dans cette introduction et dans les tableaux qui composent ce rapport.

PARCOURS DES CHEMINS DE FER.

Le parcours en exploitation a été augmenté de 1,851·61 durant l'année; portant le total à 37,434·05.

Il a été constaté qu'environ 3,150 milles de nouvelles lignes étaient en construction le 30 juin. Il n'a pas été possible d'obtenir les renseignements concernant l'état exact des travaux à cette date. Les voies et les prolongements en construction l'ont été presque entièrement dans les provinces de l'ouest. Il est probable que 1,500 à 2,000 milles furent réellement en opération, mais non pas sur une base d'affaires officielles à la fin de l'exercice.

Le relevé du parcours des chemins de fer, au Canada, est donné jusqu'en 1916.

Année.	Milles en opération	Année.	Milles en opération
1835	0	1876	5,218
1836	16	1877	5,782
1837	16	1878	6,226
1838	16	1879	6,858
1839	16	1880	7,194
1840	16	1881	7,331
1841	16	1882	8,697
1842	16	1883	9,577
1843	16	1884	10,273
1844	16	1885	10,773
1845	16	1886	11,793
1846	16	1887	12,184
1847	54	1888	12,163
1848	54	1889	12,628
1849	54	1890	13,151
1850	66	1891	13,838
1851	159	1892	14,564
1852	205	1893	15,005
1853	506	1894	15,627
1854	764	1895	15,977
1855	877	1896	16,270
1856	1,414	1897	16,550
1857	1,444	1898	16,870
1858	1,863	1899	17,250
1859	1,994	1900	17,657
1860	2,065	1901	18,140
1861	2,146	1902	18,714
1862	2,189	1903	18,988
1863	2,189	1904	19,431
1864	2,189	1905	20,487
1865	2,240	1906	21,353
1866	2,278	1907	22,452
1867	2,278	1908	22,966
1868	2,270	1909	24,104
1869	2,524	1910	24,731
1870	2,617	1911	25,400
1871	2,695	1912	26,727
1872	2,899	1913	29,304
1873	3,832	1914	30,795
1874	4,331	1915	35,578
1875	4,804	1916	37,434

La répartition du parcours en opération, en 1916, démontrant l'augmentation et la diminution, a été comme suit:

Provinces.	Milles.	Augmentation.	Diminution.
Nouvelle-Ecosse	1,435·82	69·19	
Ile du Prince-Edouard	274·60		0·60
Nouveau-Brunswick	1,956·56		5·83
Québec	4,732·86	55·55	
Ontario	11,320·14	617·59	
Manitoba	4,309·59		188·02
Saskatchewan	5,378·33	51·19	
Alberta	3,894·18	720·47	
Colombie-Britannique	3,604·00	503·65	
Yukon	101·71		
Aux Etats-Unis	426·26	28·42	
Total	37,434·05	2,046·06	194·45

L'item du parcours aux Etats-Unis mentionné dans le tableau précédent se rapporte aux lignes de raccordement au réseau canadien commençant et finissant en Canada. La ligne courte (ainsi nommée) du Pacifique-Canadien, laquelle traverse le Maine, est un exemple.

Le développement du nombre de milles de chemin de fer par provinces depuis 1907 est comme suit:

Provinces.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Ontario	7,638	7,933	8,229	8,230	8,322	8,546	9,000	9,255	10,702	11,320
Québec	3,516	3,574	3,663	3,795	3,882	3,883	3,986	4,043	4,677	4,733
Manitoba	3,074	3,111	3,205	3,221	3,446	3,520	3,993	4,076	4,498	4,310
Saskatchewan	2,025	2,081	2,631	2,932	3,121	3,754	4,651	5,089	5,327	5,378
Alberta	1,323	1,323	1,321	1,488	1,494	1,897	2,212	2,545	3,174	3,894
Colombie-Britannique	1,686	1,733	1,796	1,832	1,842	1,855	1,951	1,978	3,100	3,604
Nouveau-Brunswick	1,503	1,509	1,547	1,522	1,548	1,545	1,545	1,839	1,962	1,957
Nouvelle-Ecosse	1,329	1,344	1,351	1,351	1,354	1,357	1,359	1,365	1,367	1,436
Ile du Prince-E louard	267	267	269	269	269	269	279	279	275	275
Yukon	91	91	91	91	102	102	102	102	102	102
Aux Etats-Unis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225	224	398	426

L'augmentation des voies doubles fut en 1916 de 37·98 milles, portant le total à 2,488·66.

Les voies de garage et d'évitement ont augmentées de 7,852·05 en 1915 à 8,396·47 en 1916. Soit une augmentation de 544·42 milles.

Les totaux des voies doubles, de garage et d'évitement depuis 1907 sont comme suit:

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Voies doubles	1,067	1,211	1,464	1,543	1,610	1,752	1,984	2,293	2,451	2,489
Voies de garage et d'évitement	4,092	4,546	4,761	5,155	5,550	6,149	6,935	7,518	7,852	8,396

En combinant les voies simples, les voies doubles, les voies de garage et les voies d'évitement, le résultat obtenu depuis 1907 est celui qui suit:

Année.	Milles.	Augmentation.
1907	27,967	
1908	29,068	1,101
1909	30,329	1,261
1910	31,429	1,100
1911	32,559	1,130
1912	34,629	2,070
1913	38,223	3,594
1914	40,605	2,382
1915	45,885	5,280
1916	48,319	2,434

Les tableaux n°s 1, 2 et 3 offrent des renseignements détaillés, sous le rapport du nombre de milles de parcours.

CAPITAL DES CHEMINS DE FER.

Le capital des chemins de fer en opération s'élevait à $1,893,877,819, représentant une augmentation pour l'année de $18,066,886.

Ce capital était constitué comme suit:

Actions	$ 848,269,488
Débentures consolidées (P.-C.)	176,284,882
Dette d'amortissement	869,323,449
Total	$1,893,877,819

Il y a eu pour l'année une augmentation dans les actions au montant de $468,387, et $17,598,544 pour la dette d'amortissement.

La dette d'amortissement était composée des item suivants:

Obligations	$ 801,285,749
Obligations diverses	6,205,200
Obligations sur revenu	25,275,000
Obligations fidéjussoires sur matériel	36,557,500
Total	$ 869,323,449

Il faut ajouter au capital des chemins de fer exploités, les chiffres suivants affectés aux chemins de fer officiellement sous construction:

Actions	$ 29,257,500
Dette d'amortissement	52,224,005
Total	$ 81,481,504

En réunissant le capital des chemins de fer en opération à celui des chemins de fer en construction on obtient le résultat suivant:

Actions	$ 877,526,988
Actions débentures consolidées	176,284,482
Dette d'amortissement	921,547,449
Total	$1,975,358,919

Le tableau 4 donnera les détails complets en ce qui a rapport au passif du capital.

En faisant l'analyse, quelle qu'elle soit, de la capitalisation des chemins de fer au Canada, il ne faut pas oublier la situation en ce qui a trait au parcours des lignes entre les mains de corporations, et celles possédées et exploitées par le gouvernement. Ce dernier n'ayant pas d'actions ni obligations. Pour l'année 1916, le parcours applicable aux actions, payant des dividendes ou non, à l'exclusion de chemins de fer sous le contrôle de l'Etat, a été de $32,688. Ceci étant réparti sur 17,165 milles de lignes qui ont payé des dividendes et 15,523 qui n'en ont pas payé. Les résultats sous ce rapport, pour les quatre dernières années, ont été comme suit:

ACTIONS.

	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Payant dividendes	421,072,361 00	492,580,812 00	491,538,059 00	420,697,257 00
Ne payant pas de dividendes	308,302,155 00	360,529,841 00	356,262,042 00	427,572,186 00
Montant des dividendes	27,333,373 00	30,434,601 00	32,341,331 00	32,277,874 00
Pour-cent sur actions payant dividendes	6 45	6 17	6 58	7 68
Pour-cent sur toutes les actions	3 72	3 56	3 81	3 81
Par mille de ligne	28,771 00	30,138 00	27,358 00	25,950 00

DETTE CONSOLIDÉE.

Totale en circulation	477,820,834 00	617,561,386 00	851,724,905 00	869,323,449 00
Par mille de ligne affectée	18,209 00	23,481 00	28,129 00	27,282 00

FONDS CONSOLIDÉ.

Montant en circulation (P.-C.)	163,257,224 00	173,307,470 00	176,284,882 00	176,284,882 00
Intérêt	6,337,188 00	6,809,520 00	7,008,942 00	7,051,395 00
Par mille de ligne affectée	14,187 00	14,503 00	13,746 00	14,239 00

La capitalisation du parcours en construction n'est pas comprise dans les calculs précédents.

Le coût des lignes possédées et exploitées par l'Etat, pour lesquelles aucune capitalisation n'est mentionnée dans les calculs précédents, est indiqué dans le tableau suivant:

—	Milles.	Capital.	Coût par mille.
		$	$
Intercolonial	1,514	116,234,204	76,773
Transcontinental national	2,002	156,701,210	78,350
Ile du Prince-Edouard	275	10,842,894	39,429
Timiskaming and Northern Ontario	329	20,340,029	61,824
New Brunswick Coal and Railway	58	1,936,600	32,217
Total	4,178	306,053,937	

Le coût ci-dessus comprend celui du matériel roulant.

Ci-suit un état du passif des chemins de fer canadiens depuis 1876:

Année.	Actions.	Débentures.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$	$
1876	180,955,657	....	76,079,531	257,035,188
1877	182,578,994	....	79,676,382	262,255,376
1878	191,331,767	....	83,710,938	275,042,705
1879	192,674,553	....	81,151,628	273,826,181
1880	189,956,177	....	80,661,316	270,617,493
1881	199,527,981	....	84,891,313	284,418,293
1882	216,468,465	....	92,487,932	306,956,397
1883	269,092,615	....	102,134,295	371,226,910
1884	285,077,822	....	109,310,963	394,388,785
1885	312,183,162	....	141,370,963	453,553,125
1886	317,141,948	....	169,359,306	486,501,254
1887	324,128,738	....	194,801,553	588,930,291
1888	327,493,882	....	228,617,728	556,111,610
1889	332,559,672	....	261,675,226	584,234,898
1890	338,177,386	....	266,885,707	605,063,093
1891	339,769,786	....	292,291,654	632,061,440
1892	344,400,282	....	305,120,200	649,520,482
1893	371,877,287	....	307,225,888	679,103,175
1894	361,760,508	....	327,003,803	688,764,311
1895	361,449,590	....	330,785,546	692,235,136
1896	361,075,340	....	336,137,601	697,212,941
1897	367,611,048	....	348,834,086	716,445,134
1898	378,141,790	....	354,946,865	733,098,655
1899	391,300,360	....	362,053,495	753,353,855
1900	410,326,095	....	373,716,704	784,042,799
1901	424,414,314	....	391,696,523	816,110,837
1902	460,401,863	....	404,806,847	865,208,710
1903	483,770,312	....	424,100,762	907,871,074
1904	492,752,530	....	449,114,035	941,866,565
1905	526,353,951	....	465,543,967	991,897,918
1906	561,655,395	....	504,226,234	1,065,881,629
1907	588,563,591	....	583,369,217	1,171,937,808
1908	607,891,349	....	631,869,664	1,239,761,013
1909	647,534,647	....	660,946,769	1,308,481,416
1910	687,557,387	....	722,740,300	1,410,297,687
1911	749,207,687	....	779,481,514	1,528,689,201
1912	770,459,351	....	818,478,175	1,588,937,526
1913	755,316,516	163,257,224	613,256,952	1,531,830,692
1914	853,110,653	173,307,470	782,402,638	1,808,820,761
1915	847,801,101	176,284,882	851,724,905	1,875,810,888
1916	848,269,488	176,284,882	869,323,449	1,893,877,819

La relation entre les dividendes et les recettes nettes du capital-actions durant les neuf dernières années est indiquée dans le tableau suivant:

Année.	Débentures.	Intérêt sur débentures.	Actions.	Dividende sur actions.	Percentage sur actions.	Recettes nettes.	Capital-actions et débentures.	Pourcentage.
	$	$	$	$	$	$	$	
1907	....	....	588,568,591	12,760,435	2·17	42,989,537	588,568,591	7·30
1908	....	....	607,891,349	12,955,243	2·11	39,614,171	607,891,349	6·51
1909	....	....	647,534,647	19,230,126	2·97	40,456,252	647,534,647	6·24
1910	....	....	687,557,387	21,747,914	3·16	53,550,777	687,557,387	7·78
1911	....	....	749,207,687	30,577,740	4·08	57,698,709	749,207,687	7·70
1912	....	....	770,459,351	31,164,791	4·04	68,677,213	770,459,351	8·91
1913	163,257,224	6,337,188	755,316,516	27,333,373	3·72	74,671,160	918,573,740	8·13
1914	173,307,470	6,805,320	853,110,653	30,434,601	3·56	64,108,280	1,026,418,123	6·25
1915	176,284,882	7,008,942	847,801,101	32,341,337	3·81	52,111,973	1,024,085,983	5·09
1916	176,284,882	7,051,395	848,269,488	32,277,874	3·81	81,346,395	1,024,554,325	7·94

Les recettes nettes indiquées dans le tableau précédent sont déduites par différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitations. Les recettes nettes d'après les règles de la comptabilité et non pas dans le sens populaire, sont données au tableau 9, sous le titre de compte du revenu.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La somme totale de subventions en argent données aux chemins de fer pendant l'année est de $1,240,434.97 et provient entièrement du Dominion.

Les détails pour subventions aux chemins de fer depuis 1875 sont donnés dans le tableau 5.

Voici l'état des subventions en argent jusqu'au 30 juin:

Année.	Gouvernement fédéral.	Provinces.	Municipalités.
	$ c.	$ c.	$ c.
1876	*18,564,352 37	4,203,240 43	5,384,005 70
1877	16,235,185 33	4,338,498 02	5,606,799 31
1878	26,438,914 96	14,292,002 29	5,877,078 63
1879	26,438,914 00	14,593,001 91	7,408,478 63
1880	32,761,920 65	17,639,206 60	8,310,944 63
1881	37,629,207 33	a16,676,266 29	8,395,944 63
1882	37,371,208 33	17,044,628 91	9,080,944 63
1883	49,548,639 93	18,342,102 80	9,617,055 94
1884	†78,123,918 18	19,836,055 93	9,875,055 94
1885	92,762,967 17	19,137,719 93	11,034,450 43
1886	87,426,814 52	19,338,679 93	11,320,892 43
1887	91,228,674 03	21,204,993 01	11,500,892 43
1888	c90,644,574 40	23,342,758 82	11,625,050 43
1889	91,888,491 21	24,036,306 80	11,699,724 43
1890	93,889,277 76	25,086,285 41	11,786,224 43
1891	96,529,524 07	25,731,965 43	11,907,009 43
1892	97,601,639 53	26,997,435 78	14,139,234 90
1893	100,422,165 09	28,229,355 49	14,272,456 99
1894	102,087,290 06	29,368,697 75	14,374,610 99
1895	†103,451,148 93	29,727,512 63	14,376,686 99
1896	101,961,763 91	30,055,946 30	14,463,756 99
1897	102,458,434 71	31,171,346 65	15,902,367 99
1898	103,878,261 66	31,495,555 48	15,928,167 99
1899	107,030,639 24	31,656,725 57	16,005,429 28
1900	107,760,795 70	31,310,170 06	16,173,303 45
1901	110,225,503 43	32,395,522 67	16,302,514 45
1902	112,324,091 13	33,145,320 84	16,539,104 03
1903	113,791,113 41	32,809,728 41	16,651,044 46
1904	115,875,668 31	34,496,917 84	17,346,634 36
1905	117,145,511 67	40,415,630 27	17,420,085 65
1906	118,474,316 04	43,278,022 12	17,576,538 15
1907	128,827,648 77	b35,132,130 80	17,601,945 77
1908	133,049,376 07	35,191,414 80	17,637,827 21
1909	135,549,987 71	35,588,526 15	17,824,823 60
1910	d146,932,179 71	35,837,060 16	17,983,823 60
1911	148,217,071 75	35,919,360 16	18,042,823 60
1912	e154,075,235 09	35,945,515 16	18,051,323 60
1913	163,251,469 42	36,500,015 16	18,078,673 60
1914	178,834,528 74	37,023,275 16	f17,914,836 40
1915	183,479,192 91	37,437,895 16	17,914,836 40
1916	184,719,627 88	37,437,895 16	17,914,836 40

* Y compris le prêt de $2,311,666.67 au chemin de fer du Nord; n'a pas été rapporté dans la suite.
† Y compris le prêt de $29,880,912 au ch. de fer Pacifique-Canadien; n'a pas été rapporté dans la suite.
c Prolongement de l'Est $1,284,495.76 inclus aujourd'hui dans le chemin de fer Intercolonial.
‡ Total inexact de $2,394,000 porté au compte du chemin de fer de la Rive-Nord.
a Diminution $1,044,000 accordée par le gouvern. du Nouv.-Brunswick au ch. de fer St-Jean et Maine.
b Ce montant ne comprend pas le coût du chemin de fer "Timiskaming and Northern Ontario" ($10,570,549) comme précédemment.
d Ce montant comprend les $10,000,000 prêtés à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sous l'empire du chap. 19 des Lois de 1909.
e Ceci comprend un paiement de $6,263,715.86 au Grand-Tronc-Pacifique en vertu de la clause relative au matériel de la convention entre le gouvernement et la compagnie.
f Cette réduction est due au remboursement d'un prêt.
Est comprise avec la subvention au C.C.P., la somme de $7,785,319.54 pour les lignes construites par le gouvernement et remises à la compagnie. De cette somme $6,639,581 sont pour arpentages.

Le relevé suivant indique quelles ont été les sommes versées par les diverses provinces depuis 1875:

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875	3,774,620 13	513,000 00	.....	127,500 00	.....	.....	.....	4,415,120 13
1876	4,460,505 70	513,000 00	.....	210,500 00	.....	.....	.....	5,384,005 70
1877	4,748,299 31	635,000 00	.....	223,500 00	.....	.....	.....	5,606,799 34
1878	5,085,434 01	1,323,144 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	6,877,078 63
1879	5,407,934 01	1,532,044 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	7,408,478 63
1880	5,988,300 01	1,854,144 62	175,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	8,310,944 63
1881	5,988,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	8,305,944 63
1882	6,673,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	9,080,944 63
1883	6,948,411 32	2,125,144 52	250,000 00	293,500 00	.....	.....	.....	9,617,055 94
1884	7,178,411 32	2,150,144 62	250,000 00	296,500 00	.....	.....	.....	9,875,055 94
1885	8,027,805 81	2,195,144 62	250,000 00	296,500 00	.....	265,000 00	.....	11,034,450 43
1886	8,207,805 81	2,255,986 62	250,000 00	296,500 00	.....	480,600 00	.....	11,310,892 43
1887	8,055,305 81	2,380,986 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	480,600 00	.....	11,500,892 43
1888	8,055,305 91	2,495,144 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,625,050 43
1889	8,055,305 81	2,569,818 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,699,724 43
1890	8,085,305 81	2,626,318 62	250,000 00	286,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,786,224 43
1891	8,120,305 81	2,644,418 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	11,907,009 43
1892	10,261,244 37	2,735,714 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,139,243 99
1893	10,289,453 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,272,456 99
1894	10,391,607 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,374,610 99
1895	10,393,683 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,376,686 99
1896	10,480,753 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	14,463,756 99
1897	11,890,364 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	15,902,367 99
1898	11,916,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00	.....	15,928,167 99
1899	11,971,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,000 00	22,261 29	16,005,429 28
1900	12,050,164 37	2,865,718 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,173,303 45
1901	12,102,164 37	2,942,939 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,302,514 45
1902	12,163,164 37	3,118,519 20	370,559 17	336,000 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,539,104 03
1903	12,189,104 80	3,118,519 20	456,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,651,044 46
1904	12,862,147 80	3,125,727 17	471,898 10	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,346,634 36
1905	12,930,290 81	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,420,085 65
1906	12,961 290 18	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	162,952 50	490,600 00	22,261 29	17,576,538 16
1907	12,966,197 80	3,127,536,08	481,898 10	341,500 00	171,952 50	490,600 00	22,261 29	17,601,945 77
1908	12,983 079 24	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	180,952 50	480,600 00	22,261 29	17,637,827 21
1909	13,161,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	189,952 50	490,600 00	22,261 29	17,824,823 60
1910	13,311 075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	198,952 50	490,600 00	22,261 29	17,983,823 60
1911	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	207,952 00	490,600 00	22,261 29	18,042,823 60
1912	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	216,452 50	490,600 00	22,261 29	18,051,323 60
1913	13,361,075 63	3,158,136 08	481,898 10	341,500 00	223,202 50	490,600 00	22,261 29	18,078,673 60
1914	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40
1915	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40
1916	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40

Suit une analyse des diverses formes sous lesquelles l'aide en argent a été donnée aux compagnies de chemins de fer par le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités:

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Subventions en argents	$ 109,934,004 89
Prêts	25,576,533 33
Coût des voies de chemin de fer transférées au Pacifique-Canadien	37,785,319 97
Subvention versée au gouvernement de Québec	5,160,053 83
Clause du matériel, convention du G.-T.P.	6,263,715 86
Total	$ 184,719,627 88

On ne peut classer comme subvention en argent l'achat d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique pour une somme de $33,116,000, par le gouvernement. C'est pourquoi il n'est pas inséré dans cet état et est placé dans un paragraphe ultérieur avec les garanties par fidéjussion autorisées.

Le gouvernement fédéral construit aussi la division est du chemin de fer National Transcontinental, sur lequel on avait fait, le 31 mars 1916, une dépense totale de $156,701,210.

PROVINCES.

Subventions en argent	$ 29,940,865 16
Prêts	7,197,030 00
Souscriptions d'actions	300,000 00
Total	$ 37,437,895 16

NOTE—$4,447,000 transférés des crédits au compte de prêt.

MUNICIPALITÉS.

Subventions en argent	$ 12,670,837 78
Prêts	2,404,498 62
Souscriptions d'actions	2,839,500 00
Total	$ 17,914,836 40

NOTE—Un prêt de $186,202.50 annulé en 1914.

CONCESSION DES TERRES.

Les terres suivantes ont été concédées aux chemins de fer:

—	Acres.
Gouvernement fédéral	31,864,074
Province de Québec*	1,568,653
Province de la Colombie-Britannique	8,119,221
Province du Nouveau-Brunswick	1,647,772
Province de la Nouvelle-Ecosse	160,000
Province d'Ontario	624,232
Total	43,983,952

*Voir paragraphe explicatif.

Une explication ici s'impose dans le cas de la province de Québec. Cette province a concédé ses terres sur une base différente de celle des autres provinces. Le rapport officiel est comme suit:

Acres concédés—convertibles	13,324,950
Convertis à 52½ cents de l'acre	$6,995,599
Montant converti	$4,557,728
Acres concédés—inconvertibles	10,360,934
Acres possédés—inconvertibles	1,568,653

L'état ayant rapport aux octrois de terres par le gouvernement fédéral, tel que révisé par la division des terres des chemins de fer du ministère de l'Intérieur, est comme suit:

Nom de la compagnie.	Etendue d'acres acquises.
Alberta Railway & Irrigation Co (antérieur. la North West Coal & Navigation Company)	1,114,368
Calgary and Edmonton Railway Co	1,888,448
Canadian Northern Railway Co., (ch. de fer d'un point sur le C.C.P. à la Baie-d'Hudson)	2,624,128
Canadian Northern Railway Co. (antérieurement Lake Manitoba Railway & Canal Co.)	798,400
Canadian Pacific Railway Co.—Ligne principale	18,206,986
C.P.R., Pipestone Extension, embranchement de Souris	200,320
C.C.P., embranchement de Souris	1,408,704
Great North West Central Railway Co. (antérieurement North West Central Ry. Co.)	320,000
Manitoba & North Western Railway Co	1,501,376
Manitoba South Western Colonization Railway Co	1,396,800
Canadian Northen Railway Co. (antérieuremement Manitoba & South Eastern Ry. Co.)	680,320
Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railroad and Steamboat Co	1,625,344
Saskatchewan & Western Railway Co	98,880
Total	31,864,074

Le gouvernement n'a pas octroyé de terrains aux chemins de fer depuis 1894.

GARANTIES.

Les garanties sur obligations ont été substituées en grande partie pour d'autres formes d'aide durant ces dernières années. Il a été que très difficile d'avoir un état exact des choses sous ce rapport, particulièrement en ce qui concerne le montant du passif en souffrance. Le tableau suivant est basé sur des rapports officiels des gouvernements fédéral et provinciaux:

	Garanties autorisées.	Obligations émises.	Sommes réalisées.
	$	$	$
Gouvernement fédéral	189,666,539	183,532,523	183,532,523
Manitoba	25,221,580	25,221,580	25,221,580
Alberta	58,736,750	42,700,450	42,700,450
Saskatchewan	47,725,000	24,655,507	23,670,450
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Colombie-Britannique	80,332,072	60,978,802	60,978,802
Nouveau-Brunswick	7,763,000	7,763,000	6,431,562
Québec	308,000	308,000	308,000
Total	417,612,941	353,019,862	350,703,367

Il est bien entendu que l'achat des obligations du Grand-Tronc-Pacifique par le Gouvernement pour un montant de $33,116,000, dont il a été question dans un paragraphe précédent est compris dans le montant des garanties autorisées; bien que dans ce cas la garantie ne s'applique pas. Cependant, c'est la seule manière que nous ayions de tenir compte de cette somme servant de garantie.

L'état du montant des garanties autorisées pour les cinq années précédentes, est comme suit:

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915,
	$	$	$	$	$
Gouvernement fédéral	52,439,865	91,983,553	95,486,590	188,965,063	188,965,063
Manitoba	20,899,660	20,899,660	24,059,447	25,221,580	25,221,580
Alberta	25,743,000	45,489,000	45,489,000	55,810,450	59,410,450
Saskatchewan	11,999,000	32,500,000	33,735,000	41,625,000	41,625,000
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Nouvelle-Ecosse	5,022,000	5,022,000	5,022,000	.....	.....
Colombie-Britannique	23,196,832	38,946,832	59,262,072	80,322,072	80,332,072
Nouveau-Brunswick	700,000	1,893,000	3,654,265	6,063,000	6,063,000
Québec	476,000	476,000	392,000	392,000	392,000
Total	148,336,357	245,070,045	274,960,374	406,259,165	409,869,165

Les détails, d'après les rapports officiels du gouvernement fédéral et des diverses provinces, sont comme suit:

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

La liste des obligations garanties par le gouvernement fédéral avant le 30 juin 1914, est comme suit:

1. Le Canadian-Northern, chap. 7, 3 Ed. VII (1903).

La garantie est pour le capital, £1,923,287 sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3 p. 100 par année, durant cinquante ans.

2. Le Canadian-Northern, chap. 11, 7 et 8 Ed. VII (1908).

La garantie est pour le capital, actions-débentures de £1,622,586 19s. 9d. sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ p. 100 par année, durant cinquante ans à partir du 20 juillet 1908; intérêt payable tous les six mois.

3. Le Canadian-Northern Ontario Railway Company, chap. 6, 1 et 2 George V (1911).

La garantie est pour le capital actions-débentures de £7,493,835 12s. 4d. sterling, et l'intérêt sur cette somme à 3½ pour 100 par année, durant cinquante ans, à partir du 19 mai 1911; intérêt payable tous les six mois. Le montant réellement émis est de £7,350,000.

4. La Canadian-Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 9-10 Ed. VII (1910), tel qu'amendé par le chap. 8, 2 George V (1912).

La garantie est pour le capital, actions-débentures de £647,260 5ch. 6d. sterling, et l'intérêt sur cette somme au taux de 3½ pour 100, durant 50 ans, depuis le 4 mai 1910, intérêt payable tous les six mois.

5. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 71, 3 Ed. VII (1903) et chap. 24, 4 Ed. VII (1904), et chap. 98, lois de 1905.

La garantie est en obligations à 3 pour 100 de la compagnie de chemins de fer pour une somme équivalente à 75 p. 100 du coût de construction de la section ouest du

Transcontinental, mais ne dépassant pas $13,000 par mille pour la section des prairies du dit chemin de fer. Le montant des obligations émises et garanties s'élève à £7,200,000, dont émission de £3,200,000 en 1905, £2,000,000 en 1909 et £2,000,000 en 1910.

L'émission totale autorisée était de £14,000,000, et le surplus non vendu sur le marché, £6,800,000, fut acheté par le gouvernement en vertu de l'acte d'achat d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, 1913. C'est pourquoi il n'y a pas de garantie en circulation pour cette partie de l'émission.

6. La Canadian-Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 2 George V (1912).

La garantie est pour le capital, débentures-actions de £733,561 12s. 10d. sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ pour 100 par année, durant cinquante ans à partir du 1er avril 1912; intérêt payable tous les six mois.

7. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 20 des lois de 1914.

Total des garanties autorisées, $16,000,000, intérêt de 4 pour 100. Vendues sur le marché, $3,067,460; garantie du gouvernement fédéral contre les avances, $7,500,000; garantie par la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, $5,306,493.

8. La Canadian Northern Railway Company, chap. 20 des lois de 1914.

Garanties autorisées, $45,000,000, à 4 p. 100. Vendues sur le marché, $17,033,333; garantie du gouvernement fédéral contre les avances, $12,500,000; garantie de la Columbia Trust Company, New-York, contre avances, $15,333,333.

Alberta.

Chemin de fer.	Milles autorisés.	Valeur des obligations au pair.	Parcours en milles par le gouvernement.	Valeur des obligations au pair.
Canadian Northern	899·8	$13,497,000 00	774·8	$11,022,000 00
Canadian Northern Western	1377·57	22,357,250 00	662·57	11,222,250 00
Grand Trunk Branch Lines Company	259·5	4,182,500 00	259·5	4,182,500 00
Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway	471·	9,420,000 00	350·	7,000,000 00
Alberta and Great Waterways	350·	7,000,000 00	350·	7,000,000 00
Central Canada	114·	2,280,000 00	100·	2,000,000 00
Lacombe & Blindman Valley	....	....	39·1	273,700 00
Totaux	3,471·87	$58,736,750 00	2,535·97	$42,700,450 00

Saskatchewan.

	Nombre de milles.	Autorisé à $15,000 par milles.	Valeur au pair des obligations vendues et hypothéquées.	Valeur au pair des obligations vendues.
Canadian Northern Railway Company	1,155	$17,325,000 00	$13,587,733 33	$11,715,300 00
Canadian Northern Saskatchewan Railway Co	255	3,825,000 00	1,174,813 33	941,850 00
Grand Trunk Pacific Branch Lines Company	760	11,400,000 00	9,892,960 00	11,013,300 00
Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Co	605	9,075,000 00	aucune.	aucune.
Ponts et terminus—				
Canadian Northern Saskatchewan Railway Co	......	1,000,000 00		
Grand Trunk Pacific Branch Lines Company; Grand Trunk Pacific Saskatchewan Railway Co.	......	5,100,000 00		

ONTARIO.

A la compagnie Canadian-Northern Ontario,—garantie d'intérêt sur obligations représentant $7,860,000.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

L'aide donnée par la province de la Nouvelle-Ecosse à la Halifax and Southwestern Railway Company n'est pas de la même nature que les obligations; mais on ne peut classer sous une autre catégorie la subvention accordée. Voici les faits:—

La province a d'abord avancé à la compagnie $13,500 par mille sur 257·25 milles de sa ligne. La compagnie consentit une hypothèque en faveur de la province sur tout le réseau du chemin de fer pour la totalité de la somme avancée et pour l'intérêt sur les avances au cours de la construction; mais elle pouvait racheter l'hypothèque en remboursant ladite somme de $13,500 par mille, moins $3,200 par mille. Cette réserve représente la somme que la province accorde généralement, en vertu de sa loi des chemins de fer, à toute compagnie qui construit une voie ferrée.

Cet arrangement subsista jusqu'à ce qu'une nouvelle convention devînt en vigueur sous le chapitre 27 des Lois de 1912, tel qu'amendé par le chap. 64 des Lois de 1913. La nouvelle convention pourvoyait à acquitter l'hypothèque originale, à donner crédit à la compagnie pour la somme de $3,200 par mille, et des intérêts y attachés, à rembourser à la compagnie l'équivalent de £180,400 sterling que la compagnie avait payé sous forme d'intérêts sur l'hypothèque, et à ajouter cette dernière somme au capital dû à la province par la compagnie. L'équivalent de £180,400 sterling fut payé à la Halifax Southwestern Railway Company, non pas en numéraire, mais en débentures de la province pour une somme nominale de £180,400. La dette totale de la compagnie par suite de cette convention se trouva fixée à $4,447,000, et l'équivalent de £180,400 sterling se trouvait inclus dans cette somme.

Comme garant de ce montant, la compagnie nantit la province de ses obligations par la Canadian-Northern Railway Company, pour une somme de $4,447,000, obligations portant hypothèque en vertu d'un acte authentique d'hypothèque ou titre hypothécaire sur tout le réseau de la Halifax and Southwestern Railway Company, et la province détient les obligations et perçoit les intérêts qui les grèvent au fur et à mesure qu'ils deviennent dus.

Sous le premier arrangement, la compagnie de chemin de fer ne cédait pas d'obligations à la province, mais se conformait simplement aux clauses de l'hypothèque, et celui-ci s'est trouvé purgé et annulé par la nouvelle convention.

L'avance de $13,500 par mille ne fut pas faite par la province sous forme de livraison d'obligations à la compagnie; elle fut faite en numéraire, la province ayant emprunté l'argent à Londres par l'émission et la vente de titres de rente. L'intérêt sur les obligations garanties que la province détient actuellement dépasse d'environ $\frac{1}{4}$% l'intérêt payable sur le capital de rente, cette différence étant due au fait que les titres de rente ont été vendus au-dessous du pair.

Lorsque les obligations de la Halifax and Southwestern Railway Company seront payées, l'aide provinciale à la compagnie sera représentée par une somme de $3,200 par mille.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Nom du chemin de fer.	Montant autorisé.	Montant impayé.
	$	$
Canadian Northern Pacific (lignes principales)	26,000,000	26,000,000
" (lignes d'embranchements)	11,975,000	5,557,730
" (terminus)	10,000,000	8,164,000
	47,975,000	40,171,730
Pacific Great Eastern Railway	20,160,000	20,160,000
Nakusp & Slocan Railway	647,072	647,072
To al	68,782,072	60,978,802

Il a été ajouté aux totaux ci-dessus des obligations de la Pacific Great Eastern, autorisées par la législature, au montant de $11,550,000, mais qui n'étaient pas réellement émises au 30 juin.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

——	Montant garanti.	Gagné et payé.
	$ c.	$ c.
International	896,000 00	896,000 00
New Brunswick and Seaboard	297,000 00	297,000 00
Southampton	155,000 00	155,000 00
St. John and Quebec	4,250,000 00	3,597,898 70
St. John and Quebec	1,700,000 00	1,020,662 90
Fredericton and Grand Lake	465,000 00	465,000 00
Total	7,763,000 00	6,431,561 60

QUÉBEC.

Garantie des obligations de la Montreal and Western Railway Company pour un montant de $392,000.

COMPTE DU REVENU.

Exploitation—recettes nettes		$ 81,346,394 99
Opérations extérieures—		
Revenu	$ 23,243,931 79	
Dépenses	17,016,838 18	
Recettes nettes	$ 6,227,093 61	
Revenu—autres sources	10,772,980 61	17,000,074 22
		$ 98,346,469 21
Moins taxes		3,743,534 04
Revenu collectif brut		$ 94,602,935 17
Déductions—		
Loyer d'autres chemins	$ 3,816,815 68	
Autres loyers	4,701,481 29	
Intérêt sur dette consolidée	14,912,099 60	
Autres intérêts	2,056,900 37	
Fonds d'amortissement	9,733 33	
Autres déductions	292,358 68	25,789,388 95
Revenu collectif net		$ 68,813,546 22
Répartition du revenu collectif net—		
Dividendes—ordinaires	$ 26,032,000 00	
Dividendes—préférés	17,471,736 70	
Additions et améliorations	17,151 38	
Réserves	4,992 23	43,525,880 31
Balance au crédit du profit et pertes		$ 25,287,665 91

Nous devons déclarer que les dividendes précédents sont grossis par l'intérêt sur les actions-débentures du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc. On ne les a pas exactement classifiés comme dividendes. Dans le cas du Pacifique-Canadien, c'est l'intérêt réel sur débenture d'une classe particulière, qui n'appartient ni aux actions ni à la dette remboursable. Dans le cas du Grand-Tronc, les garanties comprises ne diffèrent pas beaucoup des obligations ordinaires.

SERVICE PUBLIC DES CHEMINS DE FER.

Le nombre des voyageurs et le mouvement des marchandises ont été les plus considérables, en 1916, dans l'histoire des chemins de fer canadiens. Le nombre des voyageurs a été de 49,027,671, et les tonnes de marchandises de 109,659,088.

Le relevé du mouvement des voyageurs, depuis 1875, a été comme suit:

Année.	Voyageurs transportés.	Année.	Voyageurs transportés.
1875	5,190,416	1896	14,810,407
1876	5,544,814	1897	16,171,338
1877	6,073,233	1898	18,444,049
1878	6,443,924	1899	19,133,365
1879	6,523,816	1900	21,500,175
1880	6,462,948	1901	18,385,722
1881	6,943,671	1902	20,679,974
1882	9,352,335	1903	22,148,742
1883	9,579,984	1904	23,640,765
1884	9,982,358	1905	25,288,723
1885	9,672,599	1906	27,989,782
1886	9,861,024	1907	32,137,319
1887	10,698,738	1908	34,044,992
1888	11,416,791	1909	32,683,309
1889	12,151,105	1910	35,894,575
1890	12,821,262	1911	37,097,718
1891	13,222,568	1912	41,124,181
1892	13,533,414	1913	46,230,765
1893	13,618,027	1914	46,702,280
1894	14,462,498	1915	46,322,035
1895	13,987,580	1916	49,027,671

Et le mouvement des marchandises a été comme suit:

Année.	Tonnes de marc. transp. 2,000 liv.	Année.	Tonnes de marc. transp. 2,000 liv.
1875	5,670,837	1896	24,266,825
1876	6,331,757	1897	25,300,331
1877	6,859,796	1898	28,785,903
1878	7,883,472	1899	31,211,753
1879	8,348,810	1900	35,946,183
1880	9,938,858	1901	36,999,371
1881	12,065,323	1902	42,376,527
1882	13,575,787	1903	47,373,417
1883	13,266,255	1904	48,097,519
1884	13,712,269	1905	50,793,957
1885	14,659,271	1906	57,966,713
1886	15,670,460	1907	63,866,135
1887	16,356,335	1908	63,071,167
1888	17,172,759	1909	66,842,258
1889	17,928,626	1910	74,482,866
1890	20,787,469	1911	79,884,282
1891	21,753,021	1912	89,444,331
1892	22,189,923	1913	106,992,710
1893	22,003,599	1914	106,393,989
1894	20,721,116	1915	87,204,833
1895	21,524,421	1916	109,659,088

SERVICE DES VOYAGEURS.

Voyageurs transportés à un mille:

1907	2,049,549,813	1912	2,910,251,636
1908	2,081,960,864	1913	3,265,656,080
1909	2,033,001,225	1914	3,089,031,194
1910	2,466,729,664	1915	2,483,708,745
1911	2,605,968,924	1916	2,727,122,648

Voyageurs transportés à un mille par mille de voie:

1907	90,921	1912	108,888
1908	90,654	1913	111,353
1909	84,342	1914	100,309
1910	99,742	1915	69,802
1911	102,597	1916	72,611

Voyageurs transportés par mille de ligne:

1907	1,431	1912	1,539
1908	1,481	1913	1,576
1909	1,355	1914	1,516
1910	1,451	1915	1,299
1911	1,560	1916	1,309

Recette moyenne par voyageur pour un mille:

	cents.		cents.
1907	1·911	1912	1·943
1908	1·920	1913	1·973
1909	1·921	1914	2·007
1910	1·866	1915	1·021
1911	1·944	1916	1·954

Recette des voyageurs:

1907	$ 39,184,437	1912	$ 50,543,664
1908	39,992,503	1913	64,441,430
1909	39,073,488	1914	62,012,296
1910	46,018,880	1915	50,173,267
1911	50,566,894	1916	53,097,643

Recette des trains de voyageurs:

1907	$ 45,730,652	1912	$ 65,048,187
1908	46,854,158	1913	74,431,994
1909	45,282,326	1914	72,564,203
1910	52,956,219	1915	60,699,935
1911	58,317,998	1916	66,763,261

Recette moyenne par voyageur:

1907	$1·219	1912	$1·375
1908	1·174	1913	1·394
1909	1·195	1914	1·328
1910	1·282	1915	1·083
1911	1·360	1916	1·083

Nombre moyen des trains à voyageurs:

1907	56	1912	62
1908	54	1913	62
1909	51	1914	59
1910	59	1915	50
1911	60	1916	53

Nombre moyen des voyageurs par char:

1913	11	1915	14
1914	14	1916	14

Nombre de voyageurs par train de passagers:

1913	5·6	1915	5·4
1914	4·2	1916	5·5

Moyenne du parcours des voyageurs—milles:

1907	64	1912	71
1908	61	1913	71
1909	62	1914	66
1910	69	1915	54
1911	70	1916	55

La moyenne des profits pour le service des trains de voyageurs par train-mille a été de $1·311, comparée à $1·229 en 1916.

La moyenne des profits par wagon de voyageurs par mille a été de 23·7 cents. Ceci comprend toutes les classes de wagons formant un train de voyageurs.

SERVICE DES MARCHANDISES.

Le nombre de tonnes de marchandises transportées s'est élevé à 109,659,088; ce qui représente une augmentation de 22,454,250 tonnes, ou 25·7 pour 100 sur 1916.

Recettes des voyageurs:

Tonnes transportées à un mille:

1907	11,687,711,830	1912	19,558,190,527
1908	12,961,512,519	1913	23,032,951,596
1909	13,160,567,550	1914	22,063,294,685
1910	15,712,127,701	1915	17,661,309,723
1911	16,048,478,295	1916	28,195,364,264

Tonnes transportées à un mille par mille de voie:

1907	518,486	1912	731,776
1908	564,378	1913	785,820
1909	545,991	1914	716,359
1910	635,321	1915	496,355
1911	631,829	1916	753,202

Moyenne des recettes par tonne et par mille:

1907	0·815	1912	0·757
1908	0·723	1913	0·758
1909	0·727	1914	0·742
1910	0·739	1915	0·751
1911	0·777	1916	0·653

Moyenne de tonnes par train:

1907	260	1912	325
1908	278	1913	342
1909	278	1914	353
1910	311	1915	344
1911	305	1916	411

Moyenne du nombre de wagons chargés par train de marchandises:

1907	16·92	1912	18·19
1908	16·04	1913	18·00
1909	16·37	1914	18·40
1910	18·15	1915	18·06
1911	18·03	1916	19·65

Nombre moyen de tonnes par wagon chargé:

1907	15·37	1912	17·87
1908	17·33	1913	19·01
1909	16·98	1914	19·18
1910	17·13	1915	18·43
1911	16·91	1916	20·91

Moyenne de la longueur du transport—milles:

1913	216	1915	202
1914	217	1916	199

Moyenne des recettes par tonne:

1913	$1·636	1915	$1·520
1914	1·614	1916	1·679

Voici un résumé indiquant le nombre de tonnes de marchandises, par mille de ligne, depuis 1875:

1875	1,180	1896	1,492
1876	1,213	1897	1,529
1877	1,186	1898	1,706
1878	1,266	1899	1,809
1879	1,217	1900	2,036
1880	1,381	1901	2,040
1881	1,646	1902	2,264
1882	1,561	1903	2,495
1883	1,385	1904	2,475
1884	1,335	1905	2,484
1885	1,361	1906	2,715
1886	1,329	1907	2,844
1887	1,342	1908	2,746
1888	1,412	1909	2,773
1889	1,420	1910	3,012
1890	1,581	1911	3,145
1891	1,572	1912	3,346
1892	1,524	1913	3,651
1893	1,466	1914	3,293
1894	1,326	1915	2,451
1895	1,347	1916	2,929

Sous le titre des profits, on trouvera de plus amples renseignements concernant le transport des marchandises en 1916.

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1907 et pendant les trois années suivantes:

—	1907	1908	1909	1910	1911
	Tonnes	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—					
Grain	5,776,731	5,270,935	6,837,506	7,435,573	7,545,516
Farine	1,402,386	1,565,008	1,758,894	1,916,934	2,124,080
Autres produits de la minoterie	654,179	835,877	1,156,871	1,037,282	1,166,323
Foin	803,918	643,695	861,265	1,084,966	1,611,621
Tabac	10,042	23,235	26,462	40,880	51,672
Coton	22,164	70,203	122,300	84,928	114,827
Fruits et légumes	562,716	803,777	845,930	969,122	957,237
Autres produits de l'agriculture	289,525	183,237	354,835	321,666	238,260
Produits de provenance animale—					
Bétail sur pieds	1,118,141	1,156,772	1,206,221	1,314,781	1,437,965
Viande préparée	400,900	455,580	554,984	546,791	561,220
Autres produits des abattoirs	463,647	444,841	436,529	277,739	369,906
Volaille, gibier et poisson	128,432	151,100	175,081	154,820	189,201
Laine	23,472	33,318	37,236	28,814	42,602
Peaux et cuir	154,157	141,341	202,968	199,853	221,301
Autres prod. de provenance animale	180,517	89,407	194,468	242,208	378,507
Produits des mines—					
Houille anthracite	1,635,628	3,735,141	4,600,514	7,498,509	6,017,858
Houille bitumineuse	11,085,060	12,320,584	11,647,728	9,166,572	12,514,372
Coke	547,303	845,702	1,061,829	1,384,254	1,416,632
Minerais	....	2,209,860	2,953,353	3,147,487	3,636,607
Pierre, sable, etc	2,083,336	2,538,333	3,096,416	4,084,968	4,417,290
Autres produits de mines	178,985	243,054	377,087	381,112	483,922
Produits de forêts—					
Bois de charpente	7,542,475	10,317,541	7,759,393	7,302,037	7,364,964
Autres produits de forêts	2,687,160	2,594,685	3,835,614	5,766,903	5,873,383
Artices de manufactures—					
Pétrole et autres huiles	270,810	390,331	464,953	500,167	591,651
Sucre	232,620	451,641	701,319	617,231	614,529
Munitions navales	1,674	1,742	22,509	37,007	18,422
Fer en gueuse et fer en loupe	304,136	583,948	593,950	889,881	887,801
Rails en fer et en acier	190,380	628,988	336,678	717,081	616,980
Objets en fonte et machinerie	231,159	858,914	897,849	1,189,214	1,137,218
Métal en barres et en feuilles	87,958	353,802	337,866	568,901	939,916
Ciment, briques et chaux	1,393,792	1,421,678	1,789,994	2,254,934	2,495,178
Instruments aratoires	223,664	281,834	306,724	434,928	540,061
Wagons, voitures, outils, etc	42,129	96,197	119,463	173,137	205,106
Vins, liqueurs et bières	191,576	209,912	238,808	245,626	274,162
Effets mobiliers et meubles	256,208	269,299	301,401	388,631	421,529
Autres articles	4,448,535	1,105,433	1,682,078	1,997,541	4,840,434
Marchandises	2,309,084	2,008,267	2,393,285	2,518,190	2,438,089
Divers	5,533,426	6,935,135	6,234,272	7,073,078	4,981,385

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1916 et pendant les quatre années précédentes:

——	1212.	1913	1914	1915	1916
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—					
Grain	9,741,671	10,386,282	11,473,733	9,159,793	18,957,627
Farine	2,303,607	2,374,198	2,432,673	2,514,609	3,184,922
Autres produits de la minoterie	1,387,624	1,310,167	1,347,491	1,486,665	1,685,147
Foin	2,130,803	1,172,022	1,182,804	1,211,835	1,323,954
Tabac	68,737	65,489	49,819	38,580	47,694
Coton	135,277	93,807	105,429	108,877	143,950
Fruits et légumes	1,135,082	1,295,568	1,374,992	1,474,314	1,299,063
Autres produits de l'agriculture	398,144	499,269	403,539	391,236	463,354
Produits de provenance animale—					
Bétail sur pieds	1,345,182	1,226,242	1,424,528	1,387,103	1,428,887
Viande préparée	591,232	616,274	587,174	608,062	630,992
Autres produits des abattoirs	392,046	371,663	358,607	395,364	615,701
Volaille, gibier et poisson	204,421	263,760	292,734	282,856	360,892
Laine	34,320	40,684	38,867	41,156	105,912
Peaux et cuir	227,745	205,583	183,646	211,411	277,580
Autres prod. de provenance animale	364,334	449,357	457,944	430,705	486,395
Produits des mines—					
Houille anthracite	5,938,466	8,485,652	6,624,763	6,477,642	7,057,628
Houille bitumineuse	15,027,311	17,930,653	18,384,819	16,114,480	18,122,835
Coke	1,166,874	2,010,198	1,552,298	1,171,427	1,772,854
Minerais	3,190,470	4,348,666	4,570,745	3,524,211	5,610,548
Pierre, sable, etc	5,186,763	6,359,395	6,211,671	4,841,415	3,801,874
Autres produits de mines	957,915	1,104,978	915,874	998,360	1,484,345
Produits de forêts—					
Bois de charpente	8,129,314	9,590,068	8,809,572	7,985,885	8,551,087
Autres produits des forêts	6,023,407	7,019,032	7,202,525	5,990,670	8,007,442
Articles de manufactures—					
Pétrole et autres huiles	728,643	807,062	901,324	868,214	1,117,315
Sucre	635,757	820,252	779,276	707,714	744,866
Munitions navales	9,472	19,898	17,195	28,961	81,768
Fer en gueuse et fer en loupe	1,104,177	1,394,725	1,227,528	488,216	1,259,343
Rails en fer et en acier	859,897	1,304,551	1,021,361	450,764	749,993
Objets en fonte et machinerie	1,214,709	1,499,084	1,258,886	891,063	1,316,572
Métal en barres ou en feuilles	970,091	1,305,682	904,859	635,150	1,213,797
Ciment, briques et chaux	2,996,992	3,958,419	3,479,186	2,419,240	2,216,868
Instruments aratoires	552,470	593,470	468,156	285,491	366,467
Wagons, voitures, outils, etc	252,638	286,069	275,060	339,749	516,368
Vins, liqueurs et bières	325,412	372,495	349,635	247,944	269,271
Effets mobiliers et meubles	424,242	493,629	459,990	295,496	366,399
Autres articles	6,96,581	6,838,904	5,681,670	4,928,391	6,648,762
Marchandises	2,711,963	4,365,852	5,113,603	5,272,163	4,622,224
Divers	4,410,542	4,161,154	3,397,697	2,393,123	4,748,398

Séparant les item précédents par classe et comparant les chiffres avec ceux des années précédentes, voici le résultat que l'on obtient:

——	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	9,521,661	9,396,967	11,963,263	12,891,351	13,809,536
Produits de provenance animale	2,469,266	2,472,359	2,807,487	2,765,006	3,190,702
Produits des mines	18,460,172	22,636,227	23,931,061	26,152,022	28,652,236
Produits des forêts	10,229,635	12,912,226	11,595,007	13,068,940	13,238,347
Articles de manufactures	7,974,641	6,655,719	7,902,592	10,014,279	13,573,987
Marchandises	2,309,084	2,008,067	2,393,285	2,518,190	2,438,089
Divers	5,533,426	6,938,135	6,234,372	7,073,078	4,981,385
Totaux	56,497,885	63,019,900	66,827,067	74,482,866	79,884,282

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	17,300,945	17,196,802	18,370,480	16,385,909	27,105,711
Produits de provenance animale	3,159,280	3,173,562	3,343,500	3,356,657	3,906,359
Produits des mines	31,467,799	40,230,542	38,260,170	33,127,535	37,850,084
Produits des forêts	14,152,721	16,609,100	16,012,097	13,976,555	16,558,529
Articles de manufactures	13,573,987	16,241,081	19,694,240	12,586,393	16,867,782
Marchandises	2,711,963	4,365,852	5,113,603	5,272,163	4,622,224
Divers	4,410,542	4,161,154	3,397,697	2,393,123	2,748,398
Totaux	89,444,331	*106,992,710	*a*101,394,753	*b* 87,204,838	109,659,087

*Ce total contient 1,561,457 tonnes. *a* 63,176 tonnes. *b* 106,503 tonnes non distribuées.

Ci-dessous est le rapport de chaque article au total:

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Produits agricoles	16·85	14·91	17·91	17·31	17·17
Produits de provenance animale	4·37	3·92	4·21	3·71	4·00
Produits des mines	32·68	35·92	35·81	35·11	35·87
Produits des forêts	18·11	20·49	17·35	17·54	16·57
Articles de manufactures	14·11	10·56	11·82	13·44	17·00
Marchandises	4·08	3·18	3·58	3·39	3·06
Divers	9·79	11·02	9·32	9·50	6·33

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Produits agricoles	19·34	16·31	18·11	18·79	24·72
Produits de provenance animale	3·53	3·01	3·29	3·75	3·56
Produits des mines	35·18	38·16	37·73	37·89	34·52
Produits des forêts	15·82	15·75	15·79	16·03	15·10
Articles de manufactures	18·16	18·68	16·6	14·76	15·38
Marchandises	3·03	4·14	5·4	6·04	4·22
Divers	4·94	3·95	3·0	2·74	2·50

La provenance des marchandises transportées en 1916 et durant les trois années précédentes est indiquée dans le tableau suivant:

—	1913.	1914.	1915.	1916.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Originaire du Canada	56,829,297	57,873,657	49,257,996	62,950,122
Reçu de chemins de raccordement	21,284,742	19,904,087	15,706,668	20,421,932
Reçu de chemins de fer américains	27,317,214	23,553,833	22,134,118	26,287,034
Non distribué	1,561,457	63,176	106,056	....
Total	106,992,710	101,394,753	87,204,838	109,659,088

Le tableau 12 fournira les renseignements en détail.

Il est à remarquer que le tonnage net pour 1915 s'est élevé à 71,498,170 tonnes. On entend par voie de raccordement, un chemin de fer exploité sur le territoire canadien. Les marchandises reçues par voie américaine comprennent tout le tonnage des dites marchandises importées au Canada tant par voies américaines que par voies canadiennes.

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes des chemins de fer canadiens se sont élevées à $263,527,157.42, soit un gain de $63,684,085.29 de plus qu'en 1915.

Les frais d'exploitation se chiffrent à $181,361,790.18, soit une augmentation de $33,630,690.71 comparés avec l'année précédente.

Le rapport des frais d'exploitation aux recettes brutes a été 68·94, contre 73·94 en 1915.

Des recettes brutes ci-haut, $1,638,503.45 se rattachent à quatre unités spéciales qui peuvent à peine être classifiées comme chemins de fer. Elles sont séparées dans le tableau 9A. Les frais d'exploitation, $819,531.20 s'appliquent aux mêmes corporations. Pour le calcul suivant les recettes brutes se chiffrent à $261,888,653.97 et les frais d'exploitation à $180,542,258.98.

Le tableau qui suit donne les recettes brutes et les frais d'exploitation depuis 1875 et le rapport de ceux-ci avec les premières:

Années.	Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Rapport des frais avec les recettes.
	$	$	
1875	19,470,539	15,075,532	81·1
1876	19,358,084	15,802,721	81·8
1877	18,742,053	15,290,091	81·1
1878	20,520,078	16,100,102	78·4
1879	19,925,066	16,188,282	81·2
1880	23,561,447	16,840,705	71·0
1881	27,987,508	20,121,418	71·9
1882	29,027,789	22,390,708	77·1
1883	33,244,586	24,691,667	74·3
1884	33,421,705	25,595,341	76·5
1885	32,227,469	24,015,351	74·5
1886	33,389,381	24,117,582	72·4
1887	38,841,609	27,624,683	71·1
1888	42,159,152	30,652,046	72·7
1889	42,149,615	31,038,045	73·6
1890	46,843,826	23,913,350	70·2
1891	48,192,099	34,960,449	72·5
1892	51,685,768	36,488,228	70·5
1893	52,042,396	36,616,033	70·3
1894	49,552,528	35,218,432	71·7
1895	46,785,486	32,749,668	69·9
1896	50,545,569	35,042,654	69·3
1897	52,353,276	35,168,665	67·1
1898	59,715,105	39,137,549	65·5
1899	62,243,784	40,706,217	65·3
1900	70,740,270	47,699,798	67·4
1901	72,898,749	50,368,726	69·0
1902	83,666,503	57,343,592	68·3
1903	96,064,526	67,481,523	70·2
1904	100,219,436	74,563,161	74·4
1905	106,467,198	79,977,573	75·2
1906	125,322,865	87,129,434	69·5
1907	146,738,214	103,748,672	70·7
1908	146,918,314	107,304,143	73·0
1909	145,056,336	104,600,084	72·1
1910	173,956,217	120,405,440	69·2
1911	188,733,494	131,033,785	69·4
1912	219,403,753	150,726,540	68·7
1913	256,702,703	182,011,690	70·9
1914	243,083,539	178,975,259	73·6
1915	199,843,072	147,731,099	73·9
1916	263,527,157	180,542,259	68·9

RECETTES.

La différence immédiate entre les recettes brutes et les frais d'exploitation était de $81,346,394.99, montant qui a été augmenté par d'autres sources et par la suite diminué par déductions propres sous le titre de compte du revenu.

Les opérations extérieures ont donné un rendement en recettes brutes de $23,243,-931.79, pendant que le revenu d'autres sources y ajoutait une autre somme de $10,772,-980.61. Additionnant ces trois item, on arrive à un total final de $295,905,566.37. Ayant fait les déductions requises un revenu collectif net de $68,813,546.22 a été obtenu pour l'année.

Les crédits pour dividendes, améliorations, réserves, etc., ont laissé une dernière balance de crédit à profit et perte de $25,287,665.91. L'analyse en est démontrée sur la page précédente et au tableau 9.

Recettes brutes par mille de ligne:

1907	$6,536	1912	$8,210
1908	6,397	1913	8,751
1909	9,018	1914	7,894
1910	7,034	1915	5,616
1911	7,430	1916	6,943

Recettes brutes par mille pour tous les trains:

1907	1·875	1912	$2·174
1908	1·791	1913	2·263
1909	1·816	1914	2·253
1910	2·036	1915	2·143
1911	2·103	1916	2·358

Recettes nettes par mille:

1913	$2·549	1915	$1·465
1914	$2·082	1916	2·173

Recettes du service de transport des marchandises, par tonne:

1907	$1·472	1912	$1·655
1908	1·486	1913	1·636
1909	1·432	1914	1·614
1910	1·560	1915	1·520
1911	1·561	1916	1·679

Recettes du service des voyageurs:

1907	$1·219	1912	$1·375
1908	1·175	1913	1·394
1909	1·195	1914	1·328
1910	1·282	1915	1·083
1911	1·363	1916	1·083

Recettes du service de transport, par train-mille:

1907	$2·069	1912	$2·494
1908	2·008	1913	2·595
1909	2·041	1914	2·619
1910	2·316	1915	2·579
1911	2·376	1916	2·686

Recettes du service des voyageurs, par train-mille:

1907	$1·263	1912	$1·390
1908	1·228	1913	1·413
1909	1·150	1914	1·386
1910	2·177	1915	1·016
1911	1·348	1916	1·311

Une nouvelle classification de revenus d'exploitation a été mise en vigueur le 1er juillet 1915. Les recettes brutes en 1916 provenaient des sources suivantes:

Ligne de voies :—		
Transport de marchandises	$184,099,887 30	
Voyageurs	53,097,642 59	
Excédent de bagage	478,393 91	
Wagons-lits	2,478,864 56	
Wagons-salons, etc	259,622 10	
Postes	3,049,539 96	
Messageries	6,845,234 69	
Trains de voyageurs	60,728 85	
Lait, wagons	493,234 12	
Voies d'évitement	1,706,280 33	
Trains pour services spéciaux	94,954 08	
Autres trains de transp. de marchandises	108,893 40	
Total		$ 252,773,275 89
Ligne par eau :—		
Fret	$ 136,443 76	
Voyageurs	60,058 55	
Excédent de bagage	117 60	
Autres services de voyageurs	150 28	
Messageries	6,596 36	
Service spécial	11,702 00	
Autres	203,783 61	
Total		$ 418,852 16
Sources incidentes :—		
Chars-buffets	$ 2,527,322 70	
Hôtelleries et restaurants	527,719 73	
Privilèges de gares, trains, etc	77,898 39	
Salles aux colis	69,226 65	
Emmagasinage—fret	216,963 08	
Emmagasinage—bagage	65,118 58	
Sursis	729,054 46	
Télégraphes et téléphones	155,057 82	
Elévateurs à grains	1,120,840 09	
Cour aux bestiaux	17,844 92	
Loyers d'édifices, etc	1,625,137 53	
Divers	1,518,168 63	
Total		$ 8,650,352 58
Facilités de raccordement, bal. à l'av		46,173 34
Recettes brutes		$ 261,888,653 97

Recettes brutes des six dernières années provenant des sources suivantes:

Recettes brutes.	1910.	1911.	1912.
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	46,018,879 56	50,566,893 98	56,543,636 60
Postes	1,799,887 80	1,869,413 89	1,914,720 39
Messageries	4,143,837 52	4,674,135 27	5,294,388 08
Bagage, chars-salons, etc	993,613 63	1,207,555 31	1,295,414 59
Services des marchandises	117,497,604 03	126,570,533 52	149,961,140 13
Privilèges de gares et de trains	679,061 12	826,251 92	1,086,687 37
Télégraphes, loyers, etc	2,823,333 47	3,018,709 92	3,307,738 63
	173,956,217 13	188,733,493 81	219,403,752 79

Recettes brutes.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	64,441,429 99	62,012,296 46	50,173,267 29
Postes	2,074,910 22	2,500,175 88	3,026,773 41
Messageries	6,376,258 98	6,444,214 02	6,059,384 72
Bagage, chars-salons, etc	1,539,394 96	1,607,516 84	1,440,509 40
Service des marchandises	177,089,372 78	165,753,730 45	132,543,984 37
Privilèges de gares et de trains	1,566,720 97	1,044,737 28	936,267 38
Télégraphes, loyers, etc	3,614,615 42	3,720,868 11	3,718,565 96
	256,702,703 32	243,083,539 04	199,843,072 13

Les recettes brutes par mille de voie depuis 1875 ont été comme dans ce tableau:

1875	$4,053	1896	$3,107
1876	3,710	1897	3,163
1877	3,241	1898	3,540
1878	3,296	1899	3,608
1879	2,905	1900	4,006
1880	3,275	1901	4,019
1881	3,818	1902	4,471
1882	3,338	1903	5,059
1883	3,471	1904	5,158
1884	3,253	1905	5,197
1885	2,993	1906	5,869
1886	2,831	1907	6,536
1887	3,188	1908	6,397
1888	3,466	1909	6,018
1889	3,388	1910	7,034
1890	3,562	1911	7,430
1891	3,483	1912	8,209
1892	3,549	1913	8,760
1893	3,468	1914	7,894
1894	3,171	1915	5,616
1895	2,928	1916	6,943

Par suite de l'adoption en 1907 des méthodes entièrement nouvelles de rendre les comptes, il n'est pas possible de reporter les comparaisons au sujet des recettes en arrière de cette année. Les sommes portées au crédit des diverses sources de recettes les années précédentes, et la proportion qu'elles avaient à la somme totale sont indiquées dans le tableau qui suit:

Année.	Voyageurs.	Pour-cent.	Marchandises.	Pour-cent.	Postes et messager.	Pour-cent.	Autres sources.	Pour-cent.	Total.
	$		$		$		$		$
1875	6,410,934	32·92	12,073,570	62·00	693,250	3·56	292,784	1·51	19,470,539
1876	6,254,866	32·25	12,211,158	63·08	703,994	3·63	188,064	0·96	19,358,084
1877	6,458,493	34·46	11,351,264	60·40	744,741	3·97	217,554	1·12	18,742,053
1878	6,386,325	31·12	13,129,191	63·98	795,797	3·87	208,763	1·01	20,520,078
1879	6,459,598	32·41	12,509,093	62·77	789,926	3·96	166,448	0·83	19,935,066
1880	7,076,339	30·03	15,506,935	65·81	851,288	3·18	102,075	0·43	22,561,447
1881	8,223,254	29·34	18,666,982	66·69	946,159	3·37	145,332	0·51	27,987,508
1882	10,018,477	34·51	17,729,945	61·07	1,037,460	3·57	235,857	0·81	39,027,789
1883	10,583,119	31·69	21,320,208	64·13	1,108,208	3·33	261,423	0·78	33,244,586
1884	11,204,036	33·70	20,763,243	62·12	1,155,044	3·45	299,880	0·89	33,421,705
1885	10,559,796	32·76	19,962,058	61·94	1,283,307	3·98	422,306	1·31	32,227,469
1886	10,261,691	30·73	21,183,967	63·44	1,432,360	4·02	511,362	1·53	33,389,381
1887	11,867,597	30·55	24,581,047	63·28	1,575,157	4·05	771,992	1·98	38,841,609
1888	12,744,636	30·22	26,410,084	62·62	1,627,731	3·85	1,376,699	3·26	42,159,152
1889	13,242,708	31·41	26,671,049	63·27	1,681,162	3·98	554,694	1·29	42,149,615
1890	13,731,768	29·31	29,921,788	63·87	1,757,977	3·96	1,423,592	3·25	46,843,826
1891	14,286,408	29·64	30,548,645	63·38	1,904,961	3·95	1,452,083	3·01	48,192,099
1892	14,788,465	28·61	33,230,121	64·28	1,995,059	3·85	1,672,121	3·23	51,685,768
1893	15,087,299	29·12	32,935,028	63·28	2,151,769	4·13	1,868,298	3·59	52,042,396
1894	15,452,420	31·18	29,982,482	60·50	2,182,942	4·40	1,934,682	3·94	49,552,528
1895	13,311,440	28·42	29,545,490	63·15	2,198,460	4·43	1,730,096	3·68	46,785,486
1896	13,747,773	27·19	32,368,082	64·03	2,396,082	4·07	2,033,069	4·02	50,545,569
1897	13,929,346	26·48	33,522,102	62·88	2,624,573	5·01	2,278,106	4·35	52,353,276
1898	15,662,311	26·16	38,508,175	64·48	2,732,004	4·59	2,852,613	4·77	59,715,105
1899	15,929,583	25·59	40,101,036	64·42	2,842,681	4·56	3,370,483	5·41	62,243,784
1900	18,581,452	26·26	45,643,699	64·52	3,012,486	4·25	3,502,632	4·95	70,740,270
1901	19,396,302	26·60	46,665,103	64·01	3,105,457	4·25	3,731,885	5·12	72,898,749
1902	22,600,090	27·01	53,986,672	64·52	3,278,302	3·91	3,806,437	4·54	83,666,503
1903	24,862,109	25·88	63,089,448	65·67	3,596,145	3·53	4,716,823	4·91	96,064,526
1904	26,901,831	26·84	64,673,919	64·53	4,031,662	4·02	4,612,022	4·61	100,219,436
1905	28,959,649	27·20	68,203,320	64·13	3,961,769	3·07	5,342,549	5·01	106,467,198
1906	33,392,188	26·64	81,433,115	64·97	4,510,649	3·59	5,986,912	4·77	125,322,865

Les détails relatifs aux recettes sont donnés dans les tableaux 6, 7 et 9 contenus dans le présent rapport.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Le total des frais d'exploitation, en 1916, a été de $180,542,258.98; soit une augmentation de $32,811,159.51 pour l'année.

Les frais d'exploitation ont égalé les profits bruts de 68·9 pour 100.

Par mille de voie:

	$		$
1875	3,138	1896	2,154
1876	3,038	1897	2,125
1877	2,644	1898	2,320
1878	2,586	1899	2,360
1879	2,361	1900	2,701
1880	2,341	1901	2,777
1881	2,744	1902	3,064
1882	2,575	1903	3,554
1883	2,578	1904	3,837
1884	2,492	1905	3,904
1885	2,229	1906	4,080
1886	2,045	1907	4,621
1887	2,267	1908	4,672
1888	2,520	1909	4,340
1889	2,458	1910	4,869
1890	2,503	1911	5,159
1891	2,526	1912	5,640
1892	2,505	1913	6,211
1893	2,440	1914	5,812
1894	2,254	1915	4,152
1895	2,050	1916	4,823

Par train-mille—tous autres trains:

—	Recettes par train-mille.	Dépenses par train-mille.
	$	$
1899	1·192	0·779
1900	1·282	0·864
1901	1·366	0·944
1902	1·501	1·028
1903	1·591	1·117
1904	1·634	1·216
1905	1·614	1·213
1906	1·723	1·198
1907	1·953	1·381
1908	1·869	1·364
1909	1·816	1·309
1910	2·036	1·409
1911	2·103	1·460
1912	2·173	1·493
1913	2·263	1·604
1914	2·253	1·659
1915	2·144	1·585
1916	2·358	1·623

La répartition des dépenses d'exploitation, en 1916, est donnée sous les item qui suivent:

	$ c.	Pour 100.
Voies et matériel de voies	36,040,945 06	19·96
Matériel roulant	35,822,484 20	19·84
Dépenses du trafic	5,560,515 12	3·08
Transport—par rail	92,882,661 24	51·45
" —par eau	184,824 13	0·10
Exploitations diverses	3,279,588 42	1·81
Dépenses générales	6,781,574 19	3·75
Transport sur placement—Av	10,333 38	0·01
Total	180,542,258 98	

Il n'est pas possible d'établir des comparaisons exactes entre la répartition des frais d'exploitation ci-dessus et les chiffres des années précédentes. Cependant les renseignements sont instructifs et sont donnés comme suit:

Frais d'exploitation.	1910.		1911.		1912.	
	$ c.	Pour 100.	$ c.	Pour 100.	$ c.	Pour 100.
Voies et matériel de voies	27,035,603 46	22·45	29,245,093 22	22·32	31,514,098 12	20·90
Matériel roulant	26,002,301 30	21·59	26,127,638 12	19·94	29,811,510,09	19·78
Dépenses du trafic	4,366,176 92	3·63	4,831,744 50	3·69	5,293,699 75	3·51
Transports	58,928,170 74	48·94	66,343,269 58	50·63	78,969,543 65	52·39
Dépenses générales	4,073,188 00	3·39	4,487,039 53	3·42	5,137,688 26	3·42

Frais d'exploitation.	1913.		1914.		1915.	
	$ c.	Pour 100.	$ c.	Pour 100.	$ c.	Pour 100.
Voies et matériel de voies	35,933,322 78	19·74	35,292,226 82	19·71	28,762,906 91	19·47
Matériel roulant	37,289,718 47	20·48	36,375,330 87	20·32	28,156,261 08	19·06
Dépenses du trafic	6,143,200 85	3·37	6,546,602 45	3·65	5,853,632 65	3·96
Transports	96,688,264 42	53·12	94,119,066 73	52·58	77,985,272 92	52·79
Dépenses générales	5,957,183 81	3·29	6,642,032 03	3·74	6,973,025 91	4·72
Total	....	....	178,975,258 90	....	147,731,099 47	....

On trouvera dans le tableau 8 le détail des frais d'exploitation encourus par les compagnies qui ont produit leur rapport.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

Les différents item concernant les frais d'exploitation pour 1916 sont les suivants:

	$ c.
Entretien des voies et matériel de voies—	
Surintendance	1,518,239 89
Entretien des chaussées	5,501,862 42
Tubes pour pouvoir souterrain	
Tunnels et passages souterrains	26,538 14
Ponts, tréteaux et ponceaux	2,235,950 24
Matériel de voies élevées	401 89
Traverses	5,052,399 92
Rails	1,418,883 96
Autre matériel de voies	969,832 14
Ballast	656,288 26
Posage et nivellement des voies	9,903,293 32
Clôtures pour droits de passages	345,154 02
Clôture pour neige et le sable et abri pour la neige	571,002 73
Passages à niveau et enseignes	82,549 87
Edifices des stations et des bureaux	1,625,453 90
Erection de chaussées	166,667 36
Stations pour l'eau	499,542 80
Stations pour combustible	113,233 52
Ateliers et remises à locomotives	792,976 26
Elévateurs à grain	67,050 27
Entrepôts pour emmagasinage	2,148 69
Quais et docks	182,347 45
Quais pour la houille et le minerai	27,201 42
Appareils pour la production	775 71
Lignes télégraphiques et téléphoniques	379,102 16
Signaux et enclanchement	253,006 80
Réseaux pour la transmission de la force motrice	19,916 94
Divers matériels de voies	32,136 61
Pavement	1,888 33
Machines pour les chaussées	92,121 30
Petits outils et fournitures	328,650 85
Enlèvement de la neige, de la glace et du sable	2,487,191 71
Taxes pour améliorations publiques	53,280 36
Blessures aux personnes	106,124 15
Assurance	131,404 27
Papeterie et impressions	46,219 06
Autre dépenses	17,906 11
Entretien des voies de raccordement, cours et autres facilités—Dt	995,782 60
Entretien des voies de raccordement, cours et autres facilitées—Av	663,670 43
Total—Entretien des voies et matériel de voies	36,040,945 06
Entretien du matériel roulant—	
Surintendance	943,062 42
Atelier des machines	1,050,379 11
Appareil de force motrice pour les machines	25,943 81
Appareils de force motrice pour les stations intermédiaires	10,284 94
Locomotive à vapeur—réparations	11,821,950 66
Locomotive à vapeur—renouvellements	1,207,194 58
Wagons de trains à marchandises—réparations	11,079,746 06
Wagons de trains à marchandises—renouvellements	2,056,284 22
Wagons de trains à voyageurs—réparations	4,863,904 70
Wagons de trains à voyageurs—renouvellements	672,692 23
Matériel de wagons à moteur—réparations	33,589 56
Matériel de wagons à moteur—renouvellements	
Matériel flottant—réparations	77,012 44
Matériel flottant—renouvellements	1,792 93
Matériel de travail—réparations	848,868 06
Matériel de travail—renouvellements	633,562 34
Matériel divers—réparations	42 19
Matériel divers—renouvellements	
Blessures aux personnes	105,270 61
Assurances	80,463 03
Papeterie et impressions	86,513 12
Autres dépenses	154,458 90
Entretien du matériel de raccordement aux terminus—Dt	254,019 28
Entretien du matériel de raccordement aux terminus—Av	184,550 79
Total—Entretien du matériel roulant	35,822,484 20

	$ c.
Trafic—	
Surintendance	1,381,215 75
Agences extérieures	2,616,361 95
Annonces	794,706 72
Associations de trafic	109,312 89
Lignes de trains à marchandises, grande vitesse	98,330 16
Agences industrielles et d'immigration	58,686 63
Assurances	1,789 67
Papeterie et impressions	492,708 47
Autres dépenses	7,402 88
Total—Trafic	5,560,515 12
Transport—Par rail—	
Surintendance	2,518,630 63
Mise en mouvement des trains	1,300,160 23
Employés de station	12,548,814 40
Pesage, inspection et bureaux des droits de starie	70,539 27
Quai pour la houille et le minerai	41,416 02
Fournitures et dépenses des gares	1,271,230 61
Cours—Chefs et commis	902,747 36
Cours—conducteurs et serre-freins	3,456,414 33
Cours—aiguilleurs et signaleurs	321,076 09
Cours—mécaniciens	2,125,814 54
Cours—garde-moteurs	4,652 71
Cours—combustible pour locomotives	3,060,091 81
Cours—production de force motrice pour aiguillage	5,610 93
Cours—acquisition de force motrice pour aiguillage	1,440 87
Cours—eau pour les locomotives	140,770 90
Cours—huille pour les locomotives	39,525 23
Cours—autres fournitures pour locomotives	49,062 14
Cours—chambre de locomotives	686,115 69
Cours—fournitures et dépenses	107,042 76
Cours—exploitation de raccordement et terminus—Dt	2,021,575 37
Cours—exploitation de raccordement et terminus—Av	1,110,482 64
Mécaniciens de train	11,114,544 42
Garde-moteurs des trains	115,488 86
Combustible pour locomotives des trains	24,901,094 61
Production de force motrice pour les trains	37,402 46
Aquisition de force motrice pour les trains	40,681 27
Eau pour locomotives des trains	1,283,306 52
Huile pour locomotives des trains	354,728 51
Autres fournitures pour locomotives des trains	289,754 73
Frais pour la chambre des locomotives des trains	3,186,465 01
Proposés aux trains	11,780,994 45
Fournitures et dépenses des trains	3,721,734 21
Exploitation des wagons-dortoirs	1,176,380 64
Service des signaux d'enclanchement et exploitation	356,175 87
Protection des passages à niveau	208,348 83
Exploitation des ponts-levis	66,446 08
Exploitation des télégraphes et téléphones	327,646 23
Exploitation du matériel flottant	328,532 01
Services de messageries	81,240 65
Papeterie et impressions	783,223 36
Autres dépenses	176,854 80
Exploitation des voies de raccordement et autres facilités—Dt	349,613 05
Exploitation des voies de raccordement et autres facilités—Av	151,923 89
Assurances	62,130 86
Enlèvement des débis	379,768 25
Dommage à la propriété	164,378 55
Dommage pour bétail sur la voie	87,630 15
Perte et dommage—marchandises	1,410,866 82
Perte et dommage—bagage	14,806 47
Blessures aux personnes	672,098 21
Total du transport par rail	92,882,661 24
Transport—Par eau—	
Exploitation des navires	173,990 83
Exploitation des terminus	10,833 30
Dépenses incidentes	
Total du transport par eau	184,82 13

	$ c.
Exploitations diverses—	
Service de réfectoires et de buffets	2,460,275 30
Hôtels et restaurants	543,857 69
Elévateurs à grain	249,486 07
Parcs à bestiaux—Av	60 75
Produit de la vente de force motrice	69 05
Autres exploitations diverses	25,961 06
Total des exploitations diverses	3,279,588 42
Frais généraux—	
Appointements et dépenses des fonctionnaires généraux	1,020,537 14
Salaires et dépenses des commis et des aides	2,265,285 93
Bureaux généraux, fournitures et dépenses	294,843 15
Frais judiciaires	660,151 80
Assurances	827,092 63
Frais du service de secours	25,879 70
Pensions	237,256 11
Papeterie et impressions	251,862 41
Autres dépenses	1,174,374 08
Facilités de raccordement en général—Dt	25,722 56
Facilités de raccordement en général—Av	1,431 32
Total—Frais généraux	6,781,574 19
Transport sur placement—Av	10,333 38

Récapitulation des dépenses.

Entretien des voies et matériel de voies	36,040,945 06
Entretien du matériel roulant	35,822,484 20
Trafic	5,560,515 12
Transport—Par rail	92,882,661 24
Transport—Par eau	184,824 13
Exploitations diverses	3,279,588 42
Dépenses générales	6,781,574 19
Transport sur placement—Av	10,333 38
Total des frais d'exploitation	180,542,258 98

Suit un tableau qui indique la comparaison des frais d'exploitation pour 1911, 1912, 1913, 1914 et 1915, ainsi que le pourcentage de chaque article dans le total.

Frais l'exploitation.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant.	Pour 100.	Montant.	Pour 100.	Montant.	Pour 100.	Montant.	Pour 100.	Montant.	Pour 100.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
Entretien des voies et matériel de voies—										
Surintendance	985,527 44	·75	1,091,847 56	·72	1,353,580	·74	1,483,897	·83	1,472,764	1·00
Ballast	367,613 12	·28	282,985 06	·19	686,950	·38	752,268	·42	339,041	·23
Traverses	3,565,954 29	2·72	3,728,821 52	2·47	4,703,824	2·58	5,046,856	2·82	4,643,178	3·14
Rails	1,959,164 83	1·49	1,420,874 49	·94	1,971,465	1·08	1,730,117	·96	1,209,376	·82
Autre matériel de voies	1,151,744 99	·88	1,192,472 45	·79	1,715,876	·94	1,310,878	·73	844,873	·57
Voies et rails	11,965,503 22	9·13	13,938,132 11	9·24	15,017,916	8·25	15,083,604	8·42	12,765,970	8·64
Enlèvement des neiges et glaces	1,641,046 60	1·25	1,448,192 02	·96	1,562,284	·86	1,138,303	·64	834,350	·56
Tunnels	27,251 43	·02	13,656 68	·01	53,984	·03	30,870	·02	40,903	·03
Ponts, viaducs et ponceaux	2,133,642 56	1·62	2,265,127 73	1·50	2,159,154	1·18	2,346,287	1·31	1,920,452	1·30
Passages au-dessus et au-dessous des voies	81,561 67	·06	69,130 78	·40	95,422	·05	59,062	·03	....	....
Passages à niveaux, clôture, etc	651,581 83	·50	619,956 79	·41	696,580	·38	638,852	·36	570,738	·39
Paraneiges et hangars	117,479 11	·09	178,989 38	·11	266,855	·14	171,361	·10	64,362	·04
Signaux et appareils d'enclenchement	174,926 25	·13	177,140 97	·11	228,826	·12	278,975	·16	241,873	·16
Télégraphe et téléphone	504,792 52	·38	554,159 03	·36	607,448	·33	413,732	·29	353,221	·24
Transmission de force électrique	3,860 34	·00	....	....	3,006	·00	78,252	·04	23,464	·02
Edifices, accessoires et terrains	3,090,367 46	2·36	3,684,523 98	2·44	3,731,385	2·05	3,614,315	2·02	2,575,570	1·74
Docks et quais	170,387 62	·13	124,819 98	·08	125,654	·07	135,151	·07	133,658	·10
Outils et fournitures pour les voies	343,654 12	·26	375,628 15	·25	522,637	·28	402,873	·22	319,324	·22
Blessures aux personnes	82,457 05	·06	102,076 50	·07	105,662	·05	89,365	·05	79,016	·05
Papeterie et impressions	60,839 28	·02	65,492 46	·04	87,643	·04	84,933	·05	55,486	·04
Autres dépenses	21,026 65	·02	19,982 80	·01	13,998	·00	13,656	·00	25,365	·02
Entretien des voies de raccordement	144,710 93	·11	160,087 68	·10	223,175	·12	288,621	·16	266,186	·18
Entretien du matériel roulant—										
Surintendance	614,929 23	·47	648,612 28	·43	787,471	·43	933,007	·52	946,698	·64
Locomotives, réparations	10,643,270 84	8·12	12,017,379 67	7·97	15,520,040	8·52	13,741,075	7·67	10,814,779	7·32
" réfections	688,329 54	·52	630,658 21	·42	831 421	·45	458,917	·25	285,120	·19
" électriques, réparations	3,903 88	·00	6,846 88	·00	9,362	·00	13,313	·00	....	....
Wagons de voyageurs, réparations	3,176,119 01	2·42	3,707,031 92	2·47	4,524,274	2·48	4,479,433	2·50	3,238,110	2·19
" " réfections	285,139 50	·22	309,301 40	·20	462,944	·25	333,843	·19	110,931	·07
" marchandises, réparations	7,498,527 27	5·72	8,863,819 02	5·88	10,283,689	5·64	11,504,238	6·42	9,389,352	6·36
" " réfections	1,044,217 85	·80	1,200,598 14	·79	1,631,358	·89	1,719,781	·96	753,485	·51
Matériel électrique, réparations	....	....	....	....	....	....	....	....	25,243	·02
Matériel de travail, réparations	824,105 05	·63	798,808 85	·53	964,523	·53	925,643	·47	657,419	·44
" " réfection	125,697 62	·09	215,937 08	·15	253,730	·14	240,635	·13	137,942	·09

Matériel flottant, réparations	125,895 18	·09	85,599 67	·05	113,639	·06	163,488	·09	137,876	·09
" " réfections			2,094 84	·00	5,400	·00	6,116	·00		
Machines et outills des ateliers	877,373 11	·00	1,070,366 36	·71	1,417,051	·79	1,423,835	·79	1,120,324	·76
Matériel de force motrice	3,908 94	·00	3,232 91	·00	8,426	·00	24,243	·01	31,428	·02
Blessures aux personnes	35,474 48	·03	65,791 22	·04	94,519	·05	102,432	·06	79,393	·05
Papeterie et impressions	78,064 46	·06	92,060 58	·06	112,752	·06	111,443	·06	81,966	·06
Autres dépenses	100,481 58	·08	89,250 47	·05	210,893	·11	177,232	·10	320,808	·22
Matériel prêté et emprunté—Dt	105 67	·00	4,127 54	·00	58,227	·03	10,647	·00		
Dépenses de trafic—										
Surintendance	946,707 75	·72	1,072,922 35	·71	1,202,432	·66	1,314,755	·73	1,327,715	·90
Agences de dehors	2,237,388 49	1·70	2,376,970 60	1·5	2,822,800	1·55	3,086,015	1·72	2,770,441	1·88
Publicité	821,328 74	·63	1,009,598 72	·70	1,179,610	·64	1,149,674	·64	901,571	·62
Associations de trafic	100,723 48	·08	107,472 05	·07	119,111	·06	123,532	·07	110,734	·07
Transport de marchand. grande vitesse	207,842 69	·16	185,507 55	·11	189,046	·10	168,424	·09	105,976	·07
Agences industrielles et d'immigration	109,000 33	·08	77,031 07	·04	102,158	·05	105,227	·06	57,891	·04
Papeterie et impressions	397,325 63	·30	458,175 87	·30	515,445	·28	588,780	·33	571,724	·39
Autres dépenses	11,427 60	·01	6,021 54	·00	12,549	·00	10,195	·00	7,580	·00
Dépenses de transport—										
Surintendance	1,484,480 47	1 13	1,664,102 69	1.10	2,171,316	1.19	2,432,769	1.36	2,324,439	1.57
Mise en mouvement des trains	879,512 46	·67	989,010 82	·65	1,260,662	·69	1,324,362	·74	1,203,714	·81
Employés de gares	9,539,510 35	7·28	10,949,743 16	7·26	13,900,412	7·63	13,956,211	7·79	12,197,515	8·26
Pesage et service des wagons	46,117 02	·03	55,836 65	·03	72,212	·03	80,063	·04	68,088	·05
Docks à houille et minerai	40,795 60	·03	5,278 84	·00	10,323	·00	9,431	·00	28,090	·02
Fournitures et dépenses de gares	892,376 56	·74	1,132,947 80	·75	1,396,324	·76	1,453,298	·81	1,209,686	·82
Contrem. et leurs commis, parcs de gares	499,570 69	·37	577,624 19	·37	864,259	·47	916,356	·51	836,982	·57
Conducteurs et serre-freins " "	2,630,566 87	2,01	3,331,536 42	2·21	4,233,511	2·32	3,739,429	2·09	3,061,466	2·07
Aiguilleurs et signaleurs " "	212,336 65	·04	247,410 79	·17	278,242	·15	291,179	·16	298,826	·20
Fournitures et dépenses " "	60,331 26	·04	94,521 95	·06	101,588	·05	98,407	·05	101,732	·07
Mécaniciens " "	1,664,889 64	1·27	2,088,282 16	1·38	2,662,307	1·46	2,364,531	1·32	1,904,908	1·29
Dép. des remises à locomot. " "	479,790 74	·36	590,541 03	·38	775,829	·42	703,108	·39	623,644	·42
Combustibles pour " " "	2,034,664 63	1·55	2,588,822 97	1·71	3,336,910	1·83	3,091,513	1·72	2,416,345	1·64
Eau pour locomotives " "	100,992 61	·03	120,426 90	·08	150,666	·08	156,374	·09	135,790	·09
Huile pour " " "	35,173 51	·08	38,920 16	·02	49,739	·02	43,681	·02	35,030	·02
Autres fourn. pour locomot. " "	44,979 76	·03	54,854 87	·03	71,922	·04	63,670	·04	44,300	·03
Exploit. en commun, parcs de gares—Dt	522,751 38	·40	561,164 50	·36	1,048,545	·57	1,040,285	·58	172,350	·12
Garde-moteur	10,685 97	·00	1,634 69	·00	5,257	·00	31,970	·02	44,727	·03
Locomotives des trains employés	7,749,405 13	6·06	9,197,792 77	6·10	11,157,678	6·13	10,467,319	5·84	8,535,067	5·78
Remises, locomot. des trains—Dépenses	2,393,116 79	1·82	2,830,518 62	1·87	3,463,129	1·90	3,448,704	1·92	2,859,098	1·94
Locomotives des trains—combustibles	18,147,438 22	13·84	21,591,999 64	14·32	25,089,445	13·78	23,619,245	13·18	18,472,710	12·51
" " eau	859,072 53	·65	1,042,137 09	·70	1,243,782	·68	1,311,156	·73	1,205,140	·82
" " huile	306,940 63	·23	351,407 64	·23	420,412	·23	371,445	·21	297,635	·20
Autres fournitures	354,875 66	·50	388,381 63	·26	502,845	·27	435,764	·24	247,711	·17
Service de matériel de force motrice	3,665 77	·00			2,433	·00	64,260	·04	32,897	·02
Acquisition de force motrice	15,003 18	·01			4,781	·00	18,081	·01	70,423	·05
Employés de trains réguliers	8,306,084 59	6·34	9,994,675 15	6·63	11,821,933	6·50	11,057,453	6·17	9,336,051	6·32
Fournitures et dépenses des trains	2,688,435 63	2·05	3,246,648 32	2·15	3,958,532	2·17	4,093,608	2·28	3,395,443	2·30
Serv. de sign. d'enclenc., blocus et autres	196,894 92	·15	202,218 86	·14	259,938	·14	310,192	·17	365,822	·25
Signal, et gardes-barr., passages à niveau	146,160 69	·11	160,959 35	·10	191,884	·10	218,093	·12	217,713	·15
Ponts tournants	101,717 47	·08	49,469 52	·03	59,633	·03	60,991	·03	67,281	·05
Enlèvement des débris	340,988 87	·26	513,957 11	·36	670,677	·37	480,174	·27	237,005	·16

Tableau indiquant la comparaison des frais d'exploitation de 1911 à 1915—*Fin.*

Frais d'exploitation.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant.	Pour 100	Montant.	Pour 100	Montant.	Pour 100	Montant.	Pour 100	Montant.	Pour 100
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
Dépenses de transport—*Suite.*										
Service des télégraphes et téléphones	249,331 33	·19	291,858 47	·19	366,710	·20	385,371	·21	305,641	·21
Service de matériel flottant	289,605 15	·22	249,569 38	·17	282,348	·15	495,152	·28	377,389	·25
Service de messageries	7,374 77	·00	7,597 55	·00	66,635	·03	86,623	·04	97,360	·07
Papeterie et impressions	620,273 92	·47	708,465 09	·47	867,222	·47	887,746	·50	698,439	·47
Autres dépenses	334,214 49	·26	372,159 75	·25	408,497	·22	383,084	·21	321,729	·22
Pertes et dommages—marchandises	1,073,407 20	·82	1,424,702 68	·95	2,102,597	1·15	2,700,966	1·51	2,115,091	1·43
Pertes et dommages—bagages	18,802 07	·01	20,410 21	·01	29,193	·01	26,873	·02	11,547	·01
Dommage aux propriétés	197,677 02	·15	528,670 31	·37	265,922	·14	359,378	·22	189,314	·13
Dommages aux anim. sur empl. de la voie	68,048 50	·04	76,755 46	·05	86,693	·04	106,015	·06	92,872	·06
Blessures aux personnes	559,058 38	·03	554,323 50	·37	879,067	·48	840,162	·52	626,441	·42
Service des voies communes—Dt	46,149 91	·42	72,205 27	·04	96,255	·05	94,575	·05	101,820	·07
Frais généraux—										
Salaires et dépenses, bureaux principaux	808,131 25	·63	1,011,334 22	·69	963,085	·53	994,148	·55	977,613	·66
Salaires et dépenses des commis, etc	1,322,385 75	1·00	1,512,453 07	1·00	1,780,558	·97	2,028,394	1·13	2,168,511	1·47
Fournitures et dépenses, bureaux principaux	227,932 86	·17	266,635 75	·17	366,627	·15	433,382	·24	382,767	·26
Frais en justice	585,862 84	·45	601,957 19	·38	693,215	·37	704,485	·39	626,187	·42
Assurance	726,168 79	·55	831,127 09	·55	1,013,385	·55	1,251,482	·70	1,227,936	·83
Département des secours, dépenses	28,504 34	·02	30,261 38	·02	28,841	·01	26,898	·02	26,065	·02
Pensions	186,323 02	·14	194,858 13	·11	204,916	·11	219,288	·12	223,723	·15
Papeterie et impressions	191,210 03	·15	198,698 78	·11	253,795	·14	291,538	·16	263,245	·18
Autres dépenses	398,981 16	·30	478,766 18	·32	655,484	·36	649,073	·36	1,006,393	·68
Administration générale des voies com., etc.—Dt	11,539 49	·00	11,596 47	·01	24,280	·01	43,345	·20	70,585	·05

Vu qu'on attache une importance spéciale à l'entretien de la voie et du matériel de la voie, et au fonctionnement parfait du matériel roulant, nous donnons les renseignements suivants:

Année.	Entretien de la voie. Montant.	Parcours.	Montant par mille de voie.	Année.	Entretien du matériel. Montant.	Parcours.	Entretien par mille de voie.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1907..........	20,887,091 66	22,452	930 30	1907..........	21,666,373 08	22,452	965 01
1908..........	20,778,609 78	22,966	904 76	1908..........	20,273,625 95	22,966	882 77
1909..........	21,153,274 46	24,104	877 58	1909..........	21,510,303 59	24,104	892 40
1910..........	27,035,603 46	24,731	1,093 19	1910..........	26,002,301 30	24,731	1,051 41
1911..........	29,245,093 22	25,400	1,151 38	1911..........	26,127,638 12	25,400	1,028 65
1912..........	31,514,098 12	26,727	1,179 11	1912..........	29,811,510 09	26,727	1,115 41
1913..........	35,933,322 78	29,336	1,224 92	1913..........	37,289,718 47	29,336	1,271 13
1914..........	35,292,226 82	30,795	1,146 04	1914..........	36,375,330 87	30,795	1,181 21
1915..........	28,762,906 91	35,582	808 35	1915..........	28,156,261 08	35,582	791 32
1916..........	36,040,945 06	37,434	962 79	1916..........	35,822,484 20	37,434	956 95

MATÉRIEL.

Ci-suit un état du matériel roulant:

	Nombre.	Augmentation.
Locomotives..........	5,490	4
Wagons dans le service des voyageurs..........	6,326	
Wagons dans le service des marchandises..........	201,614	
Wagons aux service de la compagnie..........	17,708	682

Classification des locomotives:

Locomotives.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Voyageurs..........	964	1,122	1,056	1,090	1,215	1,192	1,474	1,783	1,840	1,744
Marchandises....	2,206	2,392	2,539	2,601	2,659	2,787	3,011	3,028	2,912	3,077
Aiguillage........	334	358	384	388	435	505	634	636	734	669

Locomotives et wagons:

Locomotives et wagons.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Locomotives.....	3,504	3,872	3,969	4,079	4,219	4,484	5,119	5,447	5,486	5,490
Wagons à march..	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190	201,690	201,614
Wagons à voyag..	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513	4,946	5,696	6,002	6,326	6,326

Wagons à voyageurs:

Wagons au service des voyageurs.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Première classe..	1,300	1,493	1,560	1,564	1,601	1,788	2,058	2,167	2,213	2,187
Seconde classe...	472	487	471	512	517	550	627	627	632	706
Combinaison....	405	422	429	435	434	453	492	491	486	409
Immigrants......	272	303	317	318	357	389	437	466	509	519
Buffets....	105	114	127	123	137	159	176	204	215	215
Salons...........	63	63	60	69	80	89	117	130	138	138
Wagons-lits......	212	236	261	283	306	353	440	500	538	556
Fourg.: bag.mess. et poste........	782	873	926	979	1,045	1,132	1,275	1,378	1,457	1,458
Autres.....	31	35	41	37	36	33	74	39	138	138
Totaux......	3,642	4,026	4,192	4,[illegible]20	4,513	4,946	5,696	6,002	6,326	6,326

Wagons à marchandises:

Wagons marchandises.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Wagons fermés...	68,149	72,863	74,477	75,983	79,412	89,982	128,511	146,607	145,307	144,696
" plats....	20,477	21,759	21,188	20,769	21,069	22,000	25,177	26,151	25,290	25,541
" bestiaux.	4,817	5,047	5,518	5,528	5,809	6,322	6,745	7,589	7,553	7,678
" houille..	10,358	11,616	11,721	12,680	13,768	14,715	14,746	15,955	15,703	15,598
" réservoir.	132	197	197	195	277	390	479	496	560	420
" frigorifiq.	1,917	2,423	2,466	2,539	2,807	3,082	3,911	4,716	4,713	4,740
Autres wagons...	1,557	1,804	2,212	2,019	4,016	4,427	2,712	2,676	2,556	2,941
Totaux......	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190	201,690	201,614

Les détails en rapport à toutes les classes de wagons sont donnés dans les tableaux 13 et 14.

Capacité des wagons à marchandises:

—	1907.		1908.		1909.		1910.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés............	66,934	1,848,980	72,862	2,048,227	74,479	2,130,145	75,983	2,211,963
" plats...............	20,118	535,167	21,781	592,496	21,220	584,455	20,769	576,198
" à bestiaux.........	4,731	122,550	5,047	133,578	5,561	150,800	5,528	151,565
" à houille..........	10,060	291,638	11,616	362,233	11,721	379,981	12,680	438,178
" à réservoir........	132	2,632	197	4,000	197	4,012	195	3,962
" frigorifiques......	1,745	48,745	2,423	69,000	2,465	71,085	2,539	73,520
Autres wagons............	1,820	59,200	1,941	67,410	2,273	64,835	2,019	58,720
Totaux...	105,540	2,908,903	115,867	3,277,394	117,916	3,385,313	119,713	3,514,106

Capacité des wagons à marchandises—*Fin:*

	1911.		1912.		1913.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	79,412	2,343,920	89,982	2,741,350	128,511	4,096,480
" plats	21,069	600,970	22,000	648,010	25,117	763,665
" à bestiaux	5,809	161,65	6,322	178,070	6,475	193,975
" à houille	13,768	508,215	14,715	561,175	14,746	567,210
" à réservoir	277	7,490	390	12,720	479	15,785
" frigorifiques	2,807	81,815	3,082	90,410	3,911	115,455
Autres wagons	4,016	102,105	4,427	130,540	2,712	104,315
Totaux	127,158	3,806,280	140,918	4,362,275	182,221	5,856,885

	1914.		1915.		1916.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	146,607	4,846,425	145,307	4,825,543	144,696	4,824,968
" plats	26,151	814,440	25,315	798,671	25,542	811,315
" à bestiaux	7,589	221,956	7,638	226,190	7,775	230,545
" à houille	15,955	630,435	15,703	611,020	15,598	630,035
" à réservoir	496	15,625	463	14,604	416	13,746
" frigorifiques	4,716	139,190	4,713	139,350	4,740	140,325
Autres wagons	2,676	104,830	2,551	99,677	2,847	111,122
Totaux	204,190	6,772,910	201,690	6,731,265	201,614	6,762,056

Les changements en 1916 ayant été minimes et peu importants, les états des années précédentes, suivant leurs classes, sont comme suit:

Classe.	Capacité.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Livres.								
I	10,000	771	859	393	273	77	74	....	1
II	20,000	1,995	1,147	1,245	1,115	742	622	457	445
III	30,000	3,227	4,143	2,412	3,332	3,277	2,068	3,118	2,916
IV	40,000	25,855	22,320	20,858	18,899	14,695	13,617	9,781	8,036
V	50,000	1,135	878	1,029	673	3,237	835	827	600
VI	60,000	69,416	73,737	76,610	82,555	89,512	114,528	117,984	116,541
VII	70,000	230	220	217	166	292	264	281	328
VIII	80,000	9,790	10,837	11,927	14,075	21,951	42,967	63,133	64,191
IX	90,000	....	60	....	....	....	....	....	....
X	100,000	3,448	3,715	4,992	6,070	7,135	7,246	8,603	8,622
XI	110,000	....	....	....	....	....	....	....	....
XII	120,000	....	....	....	....	....	....	....	....
En général	120,000	....	....	....	....	....	....	....	10
Total	....	115,867	117,916	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190	201,690

Le matériel roulant disponible par 1,000 milles de voie ferrée a été comme suit:

Matériel roulant.	Par 1,000 milles de voie ferrée.									
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Locomotives.....	156	169	165	165	166	168	175	176	154	147
Wagons march...	4,783	5,039	4,887	4,840	5,006	5,273	6,211	6,636	5,669	5,386
Wag. voyageurs..	162	175	174	174	177	185	194	195	178	169

PARCOURS PAR MILLES DES TRAINS, WAGONS ET LOCOMOTIVES.

Le tableau suivant fait voir le mouvement des trains de rapports depuis 1907 à 1916:

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
Trains de voyageurs.....................	30,220,461	31,950,349	32,295,730	35,022,541	36,985,911
" de marchandises..................	38,923,890	40,476,370	40,304,906	43,742,668	46,220,813
" mixtes............................	3,971,414	6,201,807	7,061,580	6,441,440	6,277,468
" spéciaux..........................	....	....	....	202,592	232,341
Total..........................	75,115,765	78,637,526	79,662,216	85,409,241	75,716,533

—	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Trains de voyageurs.....................	40,440,393	45,652,365	45,219,048	41,648,243	42,449,022
" de marchandises..................	53,652,141	60,275,896	55,343,193	43,661,573	60,036,984
" mixtes............................	6,473,882	7,044,194	7,126,841	7,736,391	8,499,073
" spéciaux..........................	363,855	464,753	206,190	172,272	90,811
Total..........................	100,930,271	113,437,208	107,895,272	93,218,479	111,075,890

Le mouvement des trains non de rapports a été de 3,338,181.

Pourcentage du parcours des trains:

Le pourcentage du parcours de chaque classe de trains au tableau qui précède porté dans le parcours général des trains chaque année depuis 1907, est ainsi qu'il suit:

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Trains voyageurs	40·23	40·23	40·54	40·00	41·22	40·06	40·24	41·91	44·68	38·24
" march....	51·81	51·47	50·47	51·21	51·52	53·15	53·14	51·21	46·84	54·08
" mixtes....	7·90	7·90	8·87	7·54	6·98	6·41	6·21	6·60	8·30	7·66
" spéciaux...	....	....	....	0·25	0·27	0·38	0·41	0·28	0·18	0·10

Relevé du nombre de milles parcourus par les trains depuis 1875:

Année.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains mixtes.	Trains spéciaux.	Total des train-milles.	Milles parcourus par les locomotives.
1875	5,206,353	10,910,181	1,563,644	....	17,680,178	19,633,026
1876	5,837,461	9,616,148	2,650,019	....	18,103,628	21,011,052
1877	6,271,980	11,403,517	1,775,316	....	19,450,813	22,231,840
1878	6,225,327	9,981,786	3,462,334	....	19,669,447	24,091,600
1879	6,987,919	6,510,636	7,068,450	....	20,731,689	24,735,862
1880	7,312,168	10,775,380	4,157,292	....	22,427,449	26,575,969
1881	8,298,957	15,163,634	2,099,487	....	27,301,306	34,265,003
1882	9,833,005	15,638,013	2,375,393	....	27,846,411	33,374,847
1883	9,651,427	16,123,387	10,951,424	....	36,736,238	47,688,528
1884	9,315,694	15,710,630	4,254,595	....	29,280,919	37,390,874
1885	9,511,455	16,382,553	4,729,681	....	30,623,689	38,749,239
1886	9,214,131	15,914,127	5,182,557	....	30,481,086	37,359,494
1887	10,838,993	17,997,819	4,539,900	....	33,638,748	43,276,468
1888	11,859,684	20,651,834	4,763,318	....	37,391,206	46,489,229
1889	12,900,483	20,739,391	5,179,506	....	38,819,380	47,708,138
1890	14,362,879	22,428,249	5,058,210	....	41,849,329	49,512,530
1891	14,987,647	23,592,370	4,819,161	....	43,399,178	56,950,343
1892	15,237,093	24,399,014	4,812,361	....	44,448,468	56,994,253
1893	15,859,978	23,220,761	5,305,214	....	44,385,953	57,587,382
1894	16,542,860	21,423,496	5,803,673	....	43,770,029	57,401,514
1895	15,362,276	19,939,699	5,389,915	....	40,661,890	51,339,885
1896	15,846,645	23,299,776	5,354,181	....	44,500,602	55,786,960
1897	17,237,974	23,595,000	4,947,877	....	45,780,851	54,729,490
1898	19,305,603	26,868,366	5,519,424	....	50,688,283	60,103,944
1899	20,093,379	26,922,348	5,199,481	....	52,215,207	64,582,807
1900	20,922,098	24,662,906	9,592,867	....	55,177,871	67,712,252
1901	19,115,472	23,888,302	10,345,620	....	53,349,394	68,621,424
1902	21,104,036	24,891,813	9,734,007	....	55,729,856	70,275,615
1903	22,095,705	28,840,434	9,446,781	....	60,382,920	77,178,493
1904	23,502,876	28,278,310	9,530,816	....	61,312,002	80,508,064
1905	25,428,018	34,372,998	6,133,098	....	65,934,114	84,335,732
1906	28,071,648	39,045,168	5,606,666	....	72,723,482	94,180,788
1907	30,220,461	38,923,890	5,971,414	....	75,115,765	100,154,966
1908	31,950,349	40,476,370	6,210,807	....	78,637,526	100,622,241
1909	32,295,730	40,304,906	7,061,580	....	79,662,216	97,865,325
1910	35,022,541	43,742,668	6,441,440	202,592	85,409,241	106,019,475
1911	36,985,911	46,220,813	6,277,468	232,341	89,716,533	111,975,176
1912	40,440,393	53,652,141	6,473,882	363,855	100,930,271	127,401,480
1913	45,652,365	60,275,896	7,044,194	464,753	113,437,208	145,119,721
1914	45,219,048	55,343,193	7,126,841	206,190	107,895,272	137,128,756
1915	41,648,243	43,661,573	7,736,391	172,272	93,218,479	116,354,044
1916	42,449,022	60,036,984	8,499,073	90,811	111,075,890	144,966,448

Le rapport des milles parcourus au trafic et aux recettes qui en proviennent est illustré par le tableau qui suit:

Année.	Recettes du fret.	Trains à marchandises, milles parcourus.	Nombre de tonnes transportées.	Recettes par train de marchandises, mille.	Moyenne des recettes par tonne transportée.
	$	Milles.	Tonnes.	$ c.	$ c.
1875	12,073,570	12,473,825	5,670,837	·988	2·129
1876	12,211,158	12,266,167	6,331,757	·995	1·928
1877	11,321,264	13,178,833	6,859,796	·859	1·650
1878	13,129,191	13,444,120	7,883,472	·977	1·665
1879	12,509,093	13,579,086	8,348,810	·921	1·498
1880	15,506,935	14,932,672	9,938,858	1·038	1·560
1881	18,666,982	17,263,121	12,065,323	1·081	1·547
1882	17,729,945	18,013,406	13,575,787	·984	1·305
1883	21,320,208	27,074,761	13,266,255	·787	1·607
1884	20,763,243	19,965,225	13,712,269	1·039	1·514
1885	19,962,058	21,112,234	14,659,271	·946	1·371
1886	21,183,967	21,096,684	15,670,460	1·004	1·351
1887	24,581,047	22,537,719	16,365,335	1·091	1·502
1888	26,410,084	24,415,152	17,172,759	1·039	1·537
1889	26,671,049	25,918,897	17,928,626	1·029	1·487
1890	29,921,788	27,486,459	20,787,469	1·089	1·439
1891	30,584,645	28,411,531	21,753,021	1·075	1·404
1892	33,230,121	29,211,375	22,289,923	1·138	1·502
1893	32,935,028	28,525,975	22,033,599	1·155	1·496
1894	29,982,482	27,227,169	20,721,116	1·101	1·446
1895	29,545,490	25,329,614	21,524,421	1·166	1·372
1896	32,368,082	28,653,957	24,266,825	1·130	1·333
1897	33,522,102	28,542,877	25,300,331	1·174	1·324
1898	38,508,175	31,382,790	28,785,903	1·227	1·340
1899	40,101,036	32,121,829	31,211,753	1,248	1·284
1900	45,643,699	34,255,773	35,946,371	1·332	1·269
1901	46,665,103	33,233,922	36,999,922	1·363	1·261
1902	53,986,672	34,625,820	42,376,527	1·559	1·273
1903	63,089,448	38,287,215	47,373,417	1·648	1·331
1904	64,673,919	30,809,126	48,097,519	1·711	1·344
1905	68,203,320	40,506,096	50,893,957	1·684	1·340
1906	81,433,115	44,651,834	57,966,713	1·824	1·405
1907	94,995,087	44,895,304	63,866,135	2·116	1·472
1908	93,746,655	46,687,177	63,071,167	2·008	1·486
1909	95,714,783	47,366,436	66,842,258	2·041	1·432
1910	116,229,894	50,184,108	74,482,866	2·316	1·560
1911	126,743,015	52,498,281	79,884,282	2·376	1·561
1912	148,030,890	60,126,023	89,444,331	2·455	1·655
1913	174,684,640	67,320,090	106,992,710	2·595	1·636
1914	163,663,744	62,470,034	101,393,989	2·610	1·614
1915	134,488,304	51,397,964	87,204,838	2·579	1·520
1916	184,099,887	68,536,057	109,659,088	2·686	1·679

Pour les besoins des calculs qui précèdent les milles parcourus par les trains de marchandises comprennent les milles parcourus par les trains mixtes.

Le relevé des milles parcourus par les wagons depuis les premières statistiques est comme suit:

Parcours des wagons de fret.	1908	1909	1910	1911
Wagons à marchandises chargés	748,924,820	775,543,414	910,858,711	946,946,917
" " vides	284,944,529	281,175,615	280,255,329	311,984,866
" de service	....	37,644,038	45,367,459	47,834,318
Total	1,033,869,349	1,094,363,067	1,236,481,409	1,306,766,101

Relevé des milles parcourus, etc.—*Fin.*—

Parcours des wagons de fret.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Wagons à marchand. chargés..	1,102,719,543	1,211,708,492	1,147,533,071	958,425,805	1,348,212,128
" vides....	310,974,528	381,048,160	413,463,359	387,179,212	576,255,686
Wagons cuisines...............	55,692,091	63,653,643	57,553,172	45,669,172	63,344,375
Total.................	1,469,386,162	1,656,410,295	1,618,549,602	1,391,274,189	1,987,812,189

Parcours des wagons de voyageurs.	1913.	1914.	1915.	1916.
Wagons de voyageurs.........................	153,301,893	107,136,731	126,421,006	133,423,951
Dortoirs, salons, etc...........................	52,738,619	41,972,096	53,632,104	56,565,727
Autres wagons....................................	92,977,602	72,719,818	86,630,228	90,909,724
Total..................................	299,018,114	221,828,645	266,683,338	280,899,402

Les tableaux 10 et 11 donnent les renseignements relatifs au parcours des trains.

Voici un tableau comparatif du parcours des locomotives depuis 10 ans:

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises..................	43,824,909	42,291,082	43,280,549	47,239,088	49,354,983
Voyageurs......................	29,110,158	30,504,171	32,282,534	34,758,088	36,946,876
Mixtes..........................	7,492,278	7,410,971	7,237,422	8,211,350	8,256,424
Garage..........................	14,816,272	15,941,179	14,832,834	15,581,077	17,300,773
Spéciale.........................	4,911,249	5,474,838	231,986	229,872	116,120
Total.................	100,154,966	100,622,241	97,865,325	106,019,475	111,975,176

Classe de locomotive.	1912.	1913.	1914.	1916.	1916.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises..................	57,143,590	64,541,731	58,675,214	47,731,635	66,491,134
Voyageurs......................	40,944,058	45,926,357	45,069,967	41,006,923	42,215,551
Mixtes..........................	7,742,514	8,891,330	10,276,245	7,561,213	7,610,281
Garage..........................	21,159,394	25,456,533	22,937,611	19,897,242	23,586,669
Spéciale.........................	411,924	213,770	169,719	157,031	5,062,813
Total.................	127,401,480	145,119,721	137,128,756	116,354,044	144,966,448

Combustible consumé par les locomotives:

Combustible consumé,—tonnes.

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises..................	3,194,510	3,318,283	3,833,010	3,597,541	3,844,042
Voyageurs......................	1,331,178	1,446,919	1,834,700	1,636,454	1,813,809
Mixtes.........................	303,549	350,921	410,900	388,693	421,277
Garage.........................	557,576	598,092	743,977	620,303	716,276
Construction et spéciale.......	223,141	256,576	9,621	9,063	5,209
Total..................	5,608,954	5,970,791	6,832,108	6,252,054	6,800,648

Classe de locomotive.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises..................	4,480,728	5,361,839	4,820,646	3,642,056	5,273,546
Voyageurs......................	1,983,238	2,249,320	2,161,144	1,989,004	1,938,619
Mixtes.........................	407,970	502,631	559,115	378,574	421,425
Garage.........................	890,650	1,138,531	999,457	854,651	1,053,739
Construction et spéciale.......	21,150	21,150	7,313	39,133	307,794
Total..................	7,783,736	9,263,984	8,547,675	6,903,418	8,995,123

Coût par tonne:

1913................................	$ 3 07	1915........................	$ 3 02
1914................................	3 12	1916........................	3 11

Quantité et coût du combustible:

Année.	Tonnes.	Coût.
		$
1907..	5,608,954	15,137,504
1908..	5,970,791	17,718,468
1909..	6,832,108	17,544,449
1910..	6,252,054	18,570,393
1911..	6,800,648	20,182,193
1912..	7,783,736	24,160,823
1913..	9,263,984	28,426,355
1914..	8,547,675	26,710,758
1915..	6,903,418	20,889,055
1916..	8,995,123	27,961,186

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

Combustible consumé en 1916:

Classe de locomotive.	Houille.		Bois.		Autre combustible.		Total.	Milles parcourus.
	Anthracite.	Bitumineuse.	Dur.	Mou.	Huile.	Charbon de bois.		
	Tonnes.	Tonnes.	Cordes.	Cordes.	Gallons.	Boisseaux	Tonnes.	
Marchandises.....	2,665	5,090,339	1,716	59,532	28,097,737	9,272	5,273,546	66,491,134
Voyageurs........	1,129	1,845,382	1,163	34,553	14,438,906	5,236	1,938,619	42,215,551
Mixtes............	1,050	413,648	131	5,906	906,513	480	421,425	7,610,281
Garage............	....	1,027,949	529	21,752	3,675,157	2,820	1,053,739	23,586,669
Spéciale..........	55	295,237	98	4,431	1,845,617	484	307,794	5,062,813
Total.........	4,899	8,672,455	3,637	126,174	48,963,930	18,292	8,995,123	144,966,448

Combustible consumé par 100 milles:

Classe de locomotive.	Combustible consumé par 100 milles.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises............	7·84	8·85	7·62	7·78	7·84	8·31	8·22	7·63	7·93
Voyageurs...............	4·74	5·68	4·71	4·91	4·84	4·89	4·79	4·85	4·59
Mixtes...................	4·73	5·67	4·73	5·10	5·27	5·59	5·44	5·01	5·54
Garage...................	4·00	5·01	3·98	4·14	4·26	4·47	4·36	4·29	4·47
Construction ou spéciale..	4·69	4·14	3·94	4·48	5·13	5·46	4·31	2·49	6·15

Coût du combustible par 100 milles:

Classe de locomotive.	Coût du combustible par 100 milles.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Marchandises............	23·20	22·65	22·48	22·17	24·46	25·51	25·64	23·04	24·66
Voyageurs...............	14·03	14·54	13·89	14·28	15·10	15·01	14·96	14·64	14·27
Mixtes...................	14·00	14·51	13·95	14·84	16·44	17·16	16·97	15·13	17·22
Garage...................	11·84	12·82	11·74	12·04	13·38	13·72	13·60	12·95	13·90
Construction ou spéciale..	13·88	10·59	11·62	13·03	16·00	16·76	13·45	7·51	19·12

ACCIDENTS.

Personnes tuées ou blessées:

—	Mouvement des trains.		Trains n'étant pas en mouvement.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Voyageurs	20	291	....	18
Employés	149	1,455	25	2,877
Sur la voie, en contrevention de la loi	191	141	....	....
" mais non en contr. de la loi	77	158	....	....
Commis de poste et autres	....	13	6	25
Total	437	2,058	31	2,920

—	Tués.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Voyageurs	28	36	60	28	47	38	25	17	20
Employés	224	182	214	202	215	298	200	102	149
Sur la voie, en c. de la loi.	156	190	175	185	235	309	289	168	191
Sur la v., m. n. en c. de la loi	22	67	74	48	48	63	48	73	77
Commis des postes, etc.	16	....	1	2	....	2	3	....	....
Autres personnes	3	3	....	....	....	....	....	....	....
Total	449	478	524	465	554	710	565	360	437

—	Blessés.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Voyageurs	345	281	270	288	458	650	402	304	291
Employés	1,793	897	926	1,314	1,606	1,834	1,475	946	1,455
Sur la voie, en c. de la loi.	120	95	148	154	193	284	279	147	141
Sur la v., m. n. en c. de la loi	59	89	77	135	120	171	114	167	158
Commis des postes, etc.	3	25	20	15	....	27	17	14	13
Autres personnes	27	17	....	....	33	....	....	....	....
Total	2,347	1,404	1,441	1,906	2,437	2,966	2,287	1,578	2,058

Accidents survenus aux passagers:

Causes—Accidents aux voyageurs.	Tués.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Collisions	2	6	2	4	18	3	3	1	3
Déraillements	8	1	44	1	....	15	2	....	2
Rupture des trains	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombant des trains, etc.	6	11	3	10	10	8	3	7	3
Saut. à b. ou en b. de tr.	6	14	8	11	4	7	8	4	7
Frappés aux passages à niv.	....	1	....	....	4	1	....	....	....
" stations	3	1	1	1	3	1	5	2	4
" ailleurs	2	....	1	1	1	2	2	1	....
Autres causes	1	2	1	....	7	1	2	2	1
Total	28	36	60	28	47	38	25	17	20

Causes—Accidents aux voyageurs.	Blessés.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Collisions	88	83	31	43	73	108	23	90	68
Déraillements	131	99	126	88	203	347	185	53	58
Rupture des trains	1	....	2	....	4	....	2	2	4
Tombant des trains, etc.	20	11	28	34	51	49	45	30	35
Saut. sur ou à b. des t., etc.	50	57	43	67	70	72	56	62	51
Frappés aux passages à niv.	....	....	1	4	2	3	5	1	1
" stations	5	5	4	2	4	6	2	3	4
" ailleurs	1	1	2	....	1	3	2	4	1
Autres causes	49	25	33	50	77	62	82	59	69
Total	345	281	270	288	485	650	402	304	291

Accidents survenus aux employés:

Causes—Accidents aux employés.	Tués.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Attelant ou détachant	20	18	17	13	18	27	16	9	12
Collisions	25	40	19	34	29	40	35	11	44
Déraillements	15	15	47	10	15	22	18	9	12
Rupture de trains	1	......	......	......	1	1	......	1	......
Locomotives ou wagons brisés	1	1	......	......	3	......	2	1	......
Tombant des trains, des locomotives, etc.	32	28	23	26	31	45	23	17	23
Sautant sur ou en bas des trains	8	9	24	15	15	22	13	3	4
Frappés par les trains, etc.	81	53	62	72	79	97	64	44	40
Obstructions au-dessus de la voie	3	......	1	3	3	1	......	1	1
Autres causes	16	18	21	29	21	43	29	6	13
Total	224	182	214	202	215	298	200	102	149

Causes—Accidents aux employés.	Blessés.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Attelant ou détachant	183	125	139	191	208	182	129	78	135
Collisions	80	86	56	119	141	210	94	74	98
Déraillements	60	65	58	67	91	88	77	53	104
Rupture de trains	11	9	6	13	13	16	7	10	34
Locomotives ou wagons renversés	16	6	19	12	17	13	24	17	13
Tombant des trains ou de wagons	185	142	165	253	275	366	255	182	244
Sautant sur ou en bas des trains	108	95	98	141	129	180	159	120	174
Frappés par les trains, etc	116	88	78	121	172	136	151	70	132
Obstructions au-dessus de la voie	14	11	25	17	33	31	21	28	27
Autres causes	340	270	282	380	527	612	556	314	494
Total	1,113	987	926	1,314	1,606	1,834	1,475	946	1,455

Classes des employés:

Employés.	Tués.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Préposés aux trains	109	113	103	101	115	167	97	50	83
Cantonniers	36	37	70	44	47	59	59	24	45
Aiguilleurs, gardiens, etc.	11	3	9	6	8	8	3	9	6
Employés aux gares	4	2	2	5	3	9	2	....	2
Employés aux ateliers	11	7	4	18	13	15	5	6	4
Employés du télégraphe	2	....	....	3	2	....	....	....	....
Autres employés	51	20	26	25	27	40	34	13	9
Total	224	182	214	202	215	298	200	102	149

Employés.	Blessés.								
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Préposés aux trains	780	693	610	972	1,078	1,277	953	628	989
Cantonniers	307	71	136	158	200	245	175	95	176
Aiguilleurs, gardiens, etc.	40	27	25	11	67	41	40	26	33
Employés aux gares	66	10	6	6	18	39	24	13	30
Employés aux ateliers	284	16	41	64	68	59	99	59	51
Employés du télégraphe	4	3	3	4	6	11	14	3	7
Autres employés	312	77	105	99	169	162	170	122	169
Total	1,793	897	926	1,314	1,606	1,834	1,475	946	1,455

Accident provenant d'autres causes que la mise en mouvement des trains:

	Tués.				Blessés.			
	1913.	1914.	1915.	1916.	1913.	1914.	1915.	1916.
Voyageurs	3	2	....	....	17	13	26	18
Préposés aux trains et cantonniers	6	6	4	8	488	492	429	520
Employés des gares	....	1	....	....	147	143	32	237
Employés aux usines	5	2	1	1	472	574	574	1,184
Autres employés	15	15	8	16	466	477	488	936
Autres personnes	3	9	6	6	16	53	34	25
Total	32	35	19	31	1,606	1,752	1,583	2,920

Le relevé des accidents dus à la mise en mouvement des trains depuis 1887 est ainsi qu'il suit:

Années.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.		Voyageurs.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Un tué par chaque	Un blessé par chaque
1888	20	70	107	619	104	86	213	775	534,931	152,837
1889	37	103	89	637	84	135	210	875	328,408	117,971
1890	11	52	83	682	124	101	218	835	1,165,569	246,562
1891	13	105	65	582	118	131	193	818	1,017,120	125,929
1892	14	43	110	697	109	139	233	879	966,672	314,730
1893	11	57	72	331	133	120	216	708	1,238,002	238,912
1894	12	64	67	521	132	107	211	694	1,205,208	225,976
1895	9	47	51	489	127	122	187	658	1,554,175	297,608
1896	11	62	46	446	104	111	161	619	1,346,400	238,877
1897	7	70	76	579	130	158	213	807	2,310,191	231,019
1898	5	72	98	862	167	163	270	1,097	3,688,809	356,167
1899	20	119	119	882	145	184	284	1,185	956,668	160,784
1900	7	131	123	941	195	245	325	1,303	3,071,453	164,123
1901	16	134	118	970	183	213	317	1,317	1,149,108	137,207
1902	19	177	146	930	165	221	330	1,328	1,088,419	116,836
1903	35	258	186	956	181	239	420	1,453	417,900	85,848
1904	25	232	192	214	178	259	395	705	945,630	101,899
1905	35	244	206	920	227	193	468	1,357	722,535	103,624
1906	16	231	139	893	206	241	361	1,365	1,749,361	121,168
1907	70	352	249	1,126	268	220	587	1,698	459,104	91,299
1908	28	345	224	1,113	197	200	449	2,347	1,215,893	98,681
1909	36	281	182	897	260	226	478	1,404	907,869	116,311
1910	60	270	214	926	250	245	524	1,441	598,243	132,943
1911	28	288	202	1,314	235	304	465	1,906	1,324,919	124,489
1912	47	485	215	1,606	283	346	545	2,437	872,855	84,792
1913	38	650	298	1,834	374	482	710	2,966	1,216,599	71,124
1914	25	402	200	1,475	340	410	565	2,287	1,868,091	116,175
1915	17	304	108	1,578	241	328	366	1,578	2,724,825	140,369
1916	20	291	149	1,468	268	299	437	2,058	2,451,383	168,480

ACCIDENTS QUI ONT EU LIEU AUX PASSAGES À NIVEAU.

Classe de passage à niveau.	Tués.							
	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Urbains	33	28	22	33	32	49	30	26
Ruraux	43	35	14	42	31	32	36	41
Total	76	63	36	75	63	81	66	67

Classe de passage à niveau.	Blessés.							
	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Urbains	41	45	70	43	69	72	68	68
Ruraux	31	16	38	41	35	50	44	30
Total	72	61	108	84	104	122	112	98

PASSAGES À NIVEAU.

Passages gardés et passages non gardés:

Années.	Passages gardés.		Passages non gardés.	
	Urbans.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.
1909	587	492	1,767	15,426
1910	630.	557	1,902	16,923
1911	692	661	2,026	16,655
1912	788	680	3,039	17,268
1913	844	827	2,658	18,681
1914	894	823	3,493	20,642
1915	948	1,032	2,759	20,105
1916	1,003	1,090	2,867	21,265

Genre de protection:

——	Ruraux.	Urbains.
Par barrières	88	189
" viaducs	312	208
" tunnels	407	290
" avertisseurs élec., etc	259	187
" gardiens	24	129
Total	1,090	1,003

Passages à niveau gardés les années précédentes:

Passages—Gardés par	1910.		1911.		1912.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières	28	133	28	153	33	174
Viaducs	220	125	232	128	233	147
Tunnels	229	171	269	182	275	216
Avertisseurs	64	83	104	115	118	127
Gardiens	16	118	19	123	21	124
Total	557	630	652	701	680	788

Passages—Gardés par	1913.		1914.		1915.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières	71	178	34	189	66	180
Viaducs	274	158	265	151	358	170
Tunnels	276	227	283	257	344	284
Avertisseurs	179	155	217	157	243	174
Gardiens	27	126	24	140	21	140
Total	827	844	823	894	1,032	948

EMPLOYÉS DE CHEMINS DE FER.

Nombre:

1911	141,224	1914	159,142
1912	155,901	1915	124,142
1913	178,652	1916	144,770

Avant 1915, les chiffres rapportés ont été quelque peu différents; c'est pourquoi il est difficile de faire des comparaisons exactes.

Salaires:

1911	$ 74,613,738	1914	$111,762,972
1912	94,237,623	1915	90,215,727
1913	115,749,825	1916	104,300,647

Rapport des recettes et des frais d'exploitation:

Année.	Salaires et gages.	Proportion des recettes brutes.	Proportion des frais d'exploitation.
	$		
1907	58,719,493	40·01	56·70
1908	60,376,607	41·09	56·26
1909	63,216,662	43·58	60·43
1910	67,167,793	38·61	55·78
1911	74,613,738	39·53	56·94
1912	94,237,623	39·79	57·92
1913	115,749,825	45·09	63·59
1914	111,762,972	45·97	62·43
1915	90,215,727	45·15	61·09
1916	104,300,647	39·82	57·95

Chiffres des salaires en 1916:—

Classe.	Nombre.	Total des jours de travail.	Total des salaires annuels.	Moyenne des salaires quotidiens.
			$ c.	$ c.
I. Bureaux généraux.—				
1. Employés supérieurs	308	91,406	1,192,544 22	13 04
2. Premiers commis	174	55,777	243,073 28	4 35
3. Autres commis	2,714	876,833	1,745,802 54	1 99
4. Sténographes et dactylographes	541	171,685	311,709 28	1 23
5. Téléphonistes et télégraphistes	83	28,356	65,274 36	2 30
6. Messagers et surveillants	151	53,678	74,150 50	1 40
7. Autres employés aux bureaux généraux	281	84,114	305,701 47	3 49
Total	4,252	1,361,849	3,938,255 65	
II. Voie:—				
11. Employés supérieurs	490	157,848	851,835 20	5 39
12. Commis	373	115,534	287,304 26	2 48
13. Contremaîtres d'ateliers	45	15,053	40,079 44	2 66
14. Ouvriers en const. métal	72	15,467	40,168 83	2 59
15. Machinistes	14	2,072	6,018 92	2 90
16. Maçons et briqueteurs	98	15,171	49,504 44	3 26
17. Charpentiers	1,681	401,888	1,111,454 35	2 76
18. Peintres	816	96,602	251,429 33	2 60
19. Autres ouv. d'atelier pour E. V. et C.	110	19,775	41,602 85	2 10
20. Autres manœuvriers	1,551	332,178	899,922 21	2 70
21. Contremaîtres de divisions	5,728	1,772,237	4,619,926 03	2 60
22. Gardes et inspecteur divisionnaires	447	133,980	264,771 46	1 97
23. Cantonniers	24,119	5,518,493	10,014,953 24	1 81
24. Journaliers	6,046	907 440	1,578,530 08	1 73
25. Tous autres employés à l'E. V. et C.	1,674	432,865	1,001,441 74	2 31
26. Contremaîtres d'équipe de construct.	288	60,750	208,379 67	3 43
27. Autres hommes dans équipes de const.	5,385	861,367	1,567,860 03	1 82
Total	48,937	10,858,720	22,835,18[illegible] 08	
III. Matériel roulant:—				
31. Employés supérieurs	202	60,569	418,600 69	6 91
32. Commis et assistants	1,267	371,600	865,852 77	2 33
33. Contremaîtres d'ateliers	964	332,703	1,235,417 93	3 71
34. Machinistes	3,723	1,004,434	3,647,400 17	3 33
35. Charpentiers	3,977	970,430	2,684,432 15	2 76
36. Peintres et tapissiers	1,054	242,927	708,655 54	2 91
37. Autres ouvriers d'ateliers	14,408	3,875,940	9,675,635 13	2 49
38. Inspecteurs des wagons	1,388	473,584	1,169,682 03	2 51
39. Gardiens de nuit	237	76,466	142,725 49	1 86
40. Tous autres employés E. du M. R.	6,340	1,645,790	3,448,847 66	2 09
Total	33,560	9,054,443	23,997,249 56	
IV. Service des marchandises:—				
51. Employés supérieurs	177	53,848	539,821 92	10 02
52. Commis et assistants	1,005	325,071	799,320 44	2 45
53. Agents voyageurs	88	28,697	109,811 86	3 82
54. Employés dans les agences extérieures	742	237,237	723,892 53	3 05
55. Tous autres employés du transport	211	67,530	144,339 54	2 13
Total	2,223	712,383	2,317,186 29	
V. Service des voyageurs:—				
71. Employés supérieurs	370	122,080	926,680 79	7 59
72. Commis et assistants	2,593	855,527	1,773,313 75	2 07
73. Expéditeurs des trains	463	153,501	778,579 15	5 07
74. Chefs de gares	3,366	1,125,645	3,270,804 01	2 90
75. Télégraphistes	2,031	691,703	1,883,524 99	2 72
76. Autres employés de gares	11,657	3,344,515	6,569,226 49	1 96
77. Chefs de cours et commis	820	275,049	761,064 17	2 76
78. Employés à machines de garage	1,984	563,694	2,098,467 12	3 72
79. Conducteurs et serre-freins dans cours	2,838	873,609	3,264,937 52	3 73
80. Aiguilleurs dans cours	422	138,787	289,980 49	2 09
81. Autres employés de cours	318	91,285	158,714 56	1 73
82. Employés de rotondes	4,177	1,207,085	2,404,372 36	1 99

Classes.	Nombre.	Total des jours de travail.	Total des salaires mensuels.	Moyenne des salaires quotidiens.
			$ cts.	$ cts.
83. Mécaniciens et gardes-moteurs..........	8,951	2,551,635	11,709,344 65	4 58
84. Conducteurs pour passagers............	899	295,726	1,339,080 97	4 52
85. Conducteur, service des marchandises..	2,644	888,758	3,977,887 17	4 53
86. Autres employés des trains.............	7,092	2,462,313	7,188,302 65	2 91
87. Préposés aux postes de man. et signaux..	448	152,647	287,789 84	1 88
88. Signaleurs et gardes à barrières	513	180,143	266,558 92	1 48
89. Pontiers............................	137	36,410	67,467 30	1 85
90. Employés au matériel flottant	298	88,684	221,152 83	2 49
91. Employés des messageries.............	199	59,819	96,155 95	1 60
92. Employés au départ. des réclamations..	92	31,305	78,851 05	2 51
93. Tous autres employés au serv. des voy..	3,486	878,814	1,800,511 69	2 05
Total............................	55,798	17,068,464	51,212,773 42	

Les employés et les rémunérations ont été classés en 1915 et 1916 sous les titres suivants:

—	1915.		1916.	
	Nombre.	Montant.	Nombre.	Montant.
		$ c.		$ c.
Bureaux généraux..........................	4,417	3,948,190 00	4,252	3,938,255 65
Voie..	40,031	20,637,239 48	48,937	22,835,182 08
Matériel roulant.............................	29,265	19,994,684 51	33,560	23,997,249 56
Service des marchandises...................	2,103	2,040,847 08	2,223	2,317,186 29
Service des voyageurs.......................	48,326	43,594,765 94	55,798	51,212,773 42
Total..............................	124,142	90,215,727 01	144,770	104,300,647 00

La moyenne de la rétribution de chaque jour pour les employés, de 1907 à 1914 est indiquée dans le tableau qui suit:

Employés.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Employés supérieurs................	11 74	11 59	11 73	10 72	11 72	12 47	12 96	13 26
Autres officiers.....................	4 11	4 63	4 59	4 73	4 84	4 92	5 00	5 40
Commis de bureau...................	1 70	1 81	1 81	1 94	1 98	1 99	2 03	2 12
Chefs de gare	1 91	2 04	2 09	2 16	2 28	2 39	2 60	2 74
Autres employés de gare............	1 56	1 71	1 65	1 65	1 73	1 77	1 90	1 98
Mécaniciens..........................	3 89	4 53	4 13	4 12	4 40	4 64	4 88	4 84
Chauffeurs...........................	2 42	2 50	2 52	2 53	2 78	2 84	3 02	3 11
Chefs de trains......................	3 20	3 30	3 31	3 30	3 62	3 69	3 85	3 93
Autres employés des trains.........	1 92	2 06	2 13	2 12	2 44	2 54	2 66	2 83
Machinistes..........................	2 41	2 68	2 89	2 98	3 14	3 34	3 51	3 40
Charpentiers.........................	2 99	2 19	2 23	2 52	2 44	2 58	2 75	2 78
Autres employés	1 99	2 16	2 33	2 19	2 22	2 42	2 42	2 54
Cantonniers chefs...................	2 06	2 25	2 15	2 18	2 32	2 38	2 50	2 58
Autres cantonniers..................	1 45	1 57	1 59	1 58	1 66	1 77	1 83	1 83
Aiguilleurs et gardiens, etc........	1 84	1 81	2 00	1 57	1 98	1 84	2 02	1 73
Télégraphistes	1 88	2 07	2 09	2 20	2 28	2 28	2 51	2 64
Employés du matériel roulant	1 18	1 10	1 26	2 19	1 11	1 22	1 26	1 09
Tous autres emyloyés...............	1 81	1 87	1 95	1 95	1 87	1 84	1 82	1 93

Il ne faudrait pas attacher une trop grande importance aux moyennes de salaires données dans le tableau ci-dessus. Ces statistiques proviennent d'un système de classification des employés reconnu défectueux; mais l'imposition d'un meilleur système qui devra être mis en vigueur après cette présente année, permettra, nous espérons, une amélioration dans le service des renseignements.

TRAVERSES DE CHEMIN DE FER.

La dépense des traverses, sans compter celles employées dans la construction de nouvelles voies a été comme suit:—

Classe.	Nombre de traverses.					
	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Cèdre	879,325	875,561	1,850,078	939,014	647,360	834,276
Chêne	462,443	314,579	557,333	582,704	757,588	364,372
Pruche	132,831	268,044	1,024,130	593,796	546,881	157,871
Epinette	14,859	13,635	107,891	175,081	189,135	98,857
Sapin	7,826	15,656	902,245	103,101	45,926	58,342
Epinette rouge	9,758	1,064,297	1,657,916	2,506,368	240,884	245,790
Pin	250,843	437,493	1,815,428	437,822	1,799,220	368,347
Châtaignier	25,305	36,899	286,316	896,311	470,168	46,170
Bois mou	517,085	498,404	916,750	764,210	766,408	22,425
Bois dur	18,789	24,506	18,598	29,850	16,507	14,888
Créosotées	....	157,105	458,298	3,183,397	3,915,572	3,084,234
Non classées	4,521,882	3,642,957	476,804	214,929	253,754	1,090,892
Total	6,840,946	7,349,136	10,071,787	10,426,583	9,649,403	6,386,464

Coût des traverses.

Classe.	Coût des traverses.					
	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	$	$	$	$	$	$
Cèdre	377,343	378,236	832,906	411,962	322,856	392,569
Chêne	311,073	214,084	345,299	415,837	625,591	259,334
Pruche	39,260	85,627	404,423	234,841	213,566	57,199
Epinette	3,387	3,969	32,795	48,794	42,201	22,922
Sapin	2,343	4,423	377,977	34,007	14,976	22,689
Epinette rouge	4,032	580,009	811,736	1,385,395	97,045	97,886
Pin	163,884	274,101	955,993	201,633	1,012,731	182,610
Châtaignier	15,780	19,152	180,382	588,278	304,428	26,269
Bois mou	155,126	159,489	316,020	259,831	397,004	7,843
Bois dur	5,301	6,304	4,340	8,810	9,391	13,480
Créosotées	....	125,731	392,793	1,515,709	2,043,704	1,631,069
Non classées	1,921,670	1,436,555	160,651	79,211	95,062	480,602
Total	2,999,099	3,287,683	4,815,315	5,184,308	5,178,555	3,194,472

Moyenne du coût des traverses:

Classe.	Coût moyen par traverse.					
	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Cèdre	42·9	43·2	45·0	43·9	49·9	47·0
Chêne	67·2	68·1	61·9	71·3	82·6	71·1
Pruche	29·6	32·0	39·4	39·6	39·0	36·2
Epinette	23·5	30·0	30·4	27·8	22·4	20·3
Sapin	30·0	28·0	41·8	32·9	32·6	38·8
Epinette rouge	41·3	54·5	48·9	55·3	40·4	35·7
Pin	65·3	62·6	52·6	46·1	56·3	49·5
Châtaignier	62·3	52·0	63·0	65·6	64·8	56·8
Bois mou	30·0	32·0	34·4	33·9	51·8	34·9
Bois dur	28·2	25·7	23·3	29·5	56·9	90·0
Créosotées	....	80·0	85·6	47·6	52·2	52·8
Non classées	42·5	39·4	33·6	36·8	37·4	44·0
Total	43·8	44·7	47·8	49·7	53·7	50·0

TAXES SUR LES CHEMINS DE FER.

Le montant et la distribution de ces taxes, par province, sont donnés dans le tableau suivant:

——	Taxe provinciale.	Taxe municipale.	Total des impôts.
	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	25 00	1,356 31	1,381 31
Nouveau-Brunswick	....	3,902 26	3,902 26
Québec	93,212 69	524,473 46	617,686 15
Ontario	707,933 01	802,074 83	1,510,007 84
Manitoba	196,116 30	51,183 77	247,300 07
Alberta	74,669 10	71,731 64	146,400 74
Saskatchewan	74,000 00	33,659 74	107,659 74
Colombie-Britannique	150,253 99	139,389 56	343,643 55
Territoire du Yukon	6,845 04	....	6,845 04
Hors du Canada	213,939 38	10,974 53	224,913 91
Divers	112,018 00	42 76	112,060 76
	1,629,012 51	1,692,788 86	3,321,801 37

Taxes des années précédentes:

Province.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	762 66	645 70	666 05	742 24	215 65	2,168 06
Nouveau-Brunswick	1,298 35	842 16	2,417 00	1,950 11	3,254 29	2,390 60
Ile-du-Prince-Edouard	100 00	50 00	50 00	100 00	100 00	558,889 31
Québec	337,490 05	372,914 32	406,111 02	520,093 24	633,346 56	1,404,933 87
Ontario	747,004 78	790,280 14	970,449 31	985,993 90	1,017,667 23	248,198,37
Manitoba	92,476 48	154,783 10	187,001 15	224,154 14	255,419 47	145,383 02
Alberta	87,423 93	90,785 16	91,181 97	116,223 44	135,487 08	96,477 85
Saskatchewan	161,575 45	79,019 28	71,537 29	73,284 28	102,853 76	285,003 03
Colombie-Britannique	220,687 32	196,971 26	205,286 49	247,936 55	310,588 22	6,816 81
Yukon	5,896 64	5,894 38	5,935 67	3,528 20	8,316 20	118,636 59
Divers	....	90,466 40	....	....	....	....
Hors du Canada	121,933 17	173,089 68	259,802 60	270,954 58	355,525 89	180,735 11
Total	1,776,648 83	1,9[illegible]5,741 58	2,200,438 55	2,444,960 68	2,[illegible]22,774 35	3,049,727 62

ORDRES PAR TÉLÉPHONE.

Le rapport sur l'emploi du téléphone pour transmission des ordres pour le mouvement des trains est indiqué dans le tableau comparatif suivant:

—	1915. Milles de ligne.	1916. Milles de ligne.
Par télégraphe	19,934	22,473
Par téléphone	6,189	8,797
Par télégraphe et téléphone	7,530	2,937

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Depuis quatre ans, grâce à la bienveillante courtoisie du sous-secrétaire d'Etat pour les affaires extérieures, on a reçu les statistiques de plusieurs pays étrangers. Les principaux faits ont été relevés et se trouvent dans une annexe de ce rapport. Ils seront utiles pour établir des comparaisons.

CHEMINS DE FER ÉLECTRIQUES.

Quatre chemins ont été ajoutés sur la liste en 1916. Savoir:

The Toronto Civic Railway.
The Three Rivers Traction Company.
The Schomberg and Aurora Railway.
The London and Port Stanley Railway.

Ces deux derniers avaient précédemment été classés comme chemins de fer à vapeur; mais étant à l'électricité maintenant ils passent dans cette division.

PARCOURS.

Parcours de première voie:

1901	*674·58	1909	988·97
1902	557·59	1910	1,047·07
1903	759·36	1911	1,223·73
1904	766·50	1912	1,308·17
1905	793·12	1913	1,356·63
1906	813·47	1914	1,560·82
1907	814·52	1915	1,590·29
1908	992·03	1916	1,782·93

*Y compris parties de voie secondaire.

Analyse du parcours:

Longueur des voies.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.	Miles.
Longueur de la première voie principale	1,223·73	1,308·17	1,356·63	1,560·82	1,590·29	1,782·93
" de la seconde voie principale	259·74	294·50	371·14	338·91	348·88	276·52
" totale de la voie principale	1,483·47	1,602·67	1,727·77	1,899·73	1,939·17	2,059·45
" des voies d'évit. et de garage	103·54	120·84	141·86	152·71	163·78	189·12
Total, calculé comme une seule voie	1,587·01	1,723·51	1,869·63	2,052·44	2,102·95	2,248·57

Le tableau I donne les détails du parcours à la suite de celui des chemins de fer à vapeur.

CAPITAL.

Actions et dette consolidée:

Année.	Actions.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$
1907	43,491,746	31,166,976	74,658,722
1908	50,295,266	37,114,619	87,409,885
1909	51,946,433	39,658,556	91,604,989
1910	58,653,826	43,391,153	102,044,979
1911	62,251,203	49,281,144	111,532,347
1912	70,829,118	52,012,828	122,841,946
1913	62,079,767	79,155,864	141,235,631
1914	66,311,098	81,284,244	147,595,342
1915	66,696,675	83,647,327	150,344,002
1916	67,738,275	87,157,309	154,895,584

Les détails sont donnés au tableau 2. Il faut cependant ajouter que le capital ci-dessus ne comprend pas la somme de $493,346 donnée en argent aux compagnies de chemins de fer électriques comme subventions accordées par les gouvernements et les municipalités.

COMPTE DU REVENU.

Recettes et revenu—		
Recettes brutes des opérations	$27,416,284 60	
Frais d'exploitation	18,099,905 65	
Revenu collectif brut		$ 9,316,378 95
Revenu divers		2,928,573 83
Revenu collectif total		$12,244,952 78
Déductions sur le revenu—		
Taxes	$ 1,802,441 95	
Intérêt—Dette consolidée	3,281,821 87	
" Dette courante	1,536,007 39	
Autres déductions	738,012 46	
Total, déductions		7,358,283 67
Revenu total net		$ 4,886,669 11
Disposition du revenu net—		
Réserves, etc	$ 1,535,071 35	
Dividendes	2,834,906 82	
Total		4,369,978 17
Surplus		$ 516,690 94

RECETTES ET DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes se sont élevées en 1916 à $27,416,284.60, contre $26,922,899.70 en 1915.

Les dépenses d'exploitation ont formé le montant de $18,099,905.65, contre $18,131,842.18 pour l'année précédente.

La proportion des dépenses d'exploitation aux revenus bruts a été de 67·24. Elle était de 67·40 en 1915.

Les recettes brutes, durant les trois dernières années, proviennent des chefs suivants:

———	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.
Recettes des wagons—			
Voyageurs	21,181,328 13	18,879,688 72	18,937,327 8
Marchandises	1,123,909 53	982,041 29	1,218,763 88
Postes et messageries	84,515 13	79,696 18	112,309 43
Autres recettes	105,162 34	82,672 35	134,359 96
	22,494,915 13	20,024,098 54	20,402,761 13
Recettes diverses—			
Annonces	82,960 87	74,232 57	89,198 97
Loyer de terrains et édifices	22,051 32	32,661 40	24,608 34
Loyer de voies	6,838 41	5,656 84	19,450 83
Loyer de matériel	20,005 62	18,641 94	21,358 86
Vente de courant électrique	85,171 67	104,191 02	59,325 27
Autres recettes	154,425 05	138,185 72	189,816 10
Total	371,452 94	373,569 49	403,758 47
Recettes brutes et diverses	6,824,639 22	6,525,231 67	6,609 765 00
Recettes brutes d'exploitation	29,691,007 29	26,922,899 70	27,416,284 60

Depuis 1901 les recettes brutes ont été comme suit:

Année.	Recettes brutes.	Année.	Recettes brutes.
	$		$
1901	5,768,283	1909	14,611,484
1902	6,486,438	1910	17,100,789
1903	7,233,677	1911	20,356,952
1904	8,453,609	1912	23,499,250
1905	9,357,125	1913	28,216,111
1906	10,966,871	1914	29,691,007
1907	12,630,430	1915	26,922,900
1908	14,007,049	1916	27,416,285

Ci-après se trouve un état des recettes brutes et leur provenance depuis 9 ans:

Année.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes, etc.	Autres.	Total.
	$	$	$	$	$
1907	12,013,421	344,367	41,951	233,190	12,630,430
1908	13,233,724	346,021	54,883	372,421	14,007,049
1909	14,080,755	386,092	110,452	34,185	14,611,484
1910	16,125,945	575,537	68,604	51,241	16,821,377
1911	19,130,376	744,179	88,233	100,930	20,063,719
1912	22,007,750	1,025,372	78,819	67,022	23,499,250
1913	19,794,400	1,211,871	72,516	85,793	21,164,580
1914	21,181,328	1,123,910	84,515	105,162	22,494,915
1915	18,879,689	982,041	79,696	82,672	20,024,099
1916	18,937,328	1,218,764	112,309	134,360	20,402,761

Les tableaux 4 et 5 font voir la distribution des frais d'exploitation et les sources de revenus.

Suit la distribution des frais d'exploitation pour 1916, comparée à 1914 et 1915:

Frais d'exploitation.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et édifices	1,169,610 64	1,062,973 61	984,627 53
" du matériel	1,762,785 14	1,572,889 24	1,386,227 87
Exploitation d'outillage de force motrice	2,737,268 84	2,848,063 13	2,921,725 58
" des wagons	7,323,842 67	7,109,405 70	6,929,133 37
En général	2,031,646 14	1,824,514 06	2,171,138 30
Total	[1]19,107,817 60	[2]18,131,842 18	[3]18,099,905 65

[1]Les item pour $4,082,664.27. [2]Les item pour $3,713,996.44. [3]Les item pour $3,707,053 00

Suit un relevé comparatif des articles qui comprennent les frais d'exploitation pour les quatre dernières années:

	1913.	1914.	1915.	1916.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—				
Voies	742,396 29	854,798 86	760,219 74	727,142 31
Lignes électriques	226,205 55	221,974 85	225,091 72	208,008 12
Bâtiments et agencements	97,811 03	92,836 93	77,662 15	49,477 10
Entretien de matériel—				
Matériel à vapeur	45,826 09	73,167 42	50,159 60	32,795 82
Matériel électrique	61,907 97	175,834 23	62,575 79	44,086 82
Wagons	802,444 90	823,583 66	798,604 86	665,449 04
Matériel électrique des voitures	614,166 79	513,016 03	496,463 97	443,440 50
Matériel divers	106,696 72	102,358 38	104,881 73	80,572 57
Frais divers des ateliers	68,598 88	74,825 42	60,203 29	119,883 12
Transp.—Fonction du matér., force motrice—				
Salaires attach. au matériel de force motrice	235,504 39	185,254 97	180,832 92	200,417 07
Combustible pour matériel de force motrice	160,952 40	113,837 76	96,386 30	84,173 68
Eau pour matériel de force motrice	15,206 49	16,754 01	11,815 22	12,873 60
Huile et chiffons	6,307 69	5,198 40	3,659 68	2,052 96
Fournitures et dépenses diverses	46,983 39	83,214 15	69,589 12	56,153 18
Louage de force motrice	2,059,005 32	2,333,009 55	2,485,779 89	2,566,055 09
Transport—Service des voitures—				
Surintendance	338,226 08	380,309 53	406,290 28	422,980 44
Salaires des conducteurs	2,344,340 86	2,662,486 53	2,604,688 90	2,498,861 01
" des mécaniciens	2,302,120 02	2,617,373 31	2,565,874 44	2,483,270 42
" des empl. div. atta. au serv. d. voit.	603,401 38	273,273 22	252,938 14	446,821 55
" des empl. des garages	251,110 63	653,919 76	611,150 52	277,160 00
Services des fournitures de voitures	92,254 09	114,546 85	127,960 48	88,611 14
Dépenses diverses, service de voitures	290,553 58	320,344 51	262,784 39	352,096 94
Louage de matériel	115,331 92	127,853 01	86,440 66	121,925 21
Nettoyage et sablage des voies	65,219 37	69,852 99	77,224 70	55,286 85
Enlèvement des neiges	132,160 20	103,882 96	114,053 19	182,119 81
Dépenses générales—				
Appointements des hauts fonctionnaires	349,524 29	379,298 16	281,286 03	259,453 88
" des commis	366,075 52	463,984 74	401,904 04	387,886 05
Impressions et papeterie	68,533 54	43,769 39	35,651 20	62,277 31
Dépenses diverses de bureau	39,548 44	72,859 36	66,677 85	58,959 43
Dépenses des magasins	26,704 32	33,253 11	35,617 08	43,859 11
Dépenses des écuries	34,704 32	32,314 44	32,251 67	46,974 84
Publicité et réclame	42,872 62	30,535 14	46,538 97	46,288 30
Dépenses diverses générales	248,619 47	219,486 07	201,892 73	250,294 20
Dommages	448,295 28	385,105 42	316,053 62	465,722 49
Frais de justice	3,496 71	18,505 62	24,163 21	33,384 48
Frais divers de justice	19,049 50	33,631 04	37,226 73	41,836 09
Loyer des terrains et bâtiments	30,950 71	31,776 00	36,008 10	43,906 29
Loyer des voies et terminus	84,529 49	115,404 19	127,490 89	168,772 15
Assurance	135,251 46	171,723 46	181,751 94	261,523 68

Il doit être compris que pour 1913, 1914 et 1915 il n'y a pas eu de détails reçus de ces dites corporations qui n'ont pas fait de rapport.

SERVICE PUBLIC.

En 1916 les chemins de fer électriques ont transporté 580,094,167 voyageurs contre 562,302,373 en 1915.

Le transport de marchandises a été de 1,936,674 tonnes, représentant une augmentation sur 1915 de 503,072 tonnes.

Le parcours des wagons à voyageurs a été de 80,526,234, et celui des autres wagons de 1,990,378. Transport des voyageurs:

1901	120,934,656
1902	137,681,402
1903	155,662,812
1904	181,689,998
1905	203,467,317
1906	237,655,074
1907	273,999,404
1908	299,099,309
1909	314,026,671
1910	360,964,876
1911	426,296,792
1912	488,865,682
1913	597,863,801
1914	614,709,819
1915	562,302,373
1916	580,094,167

MATÉRIEL.

Le relevé comparatif qui suit indique le nombre et les catégories de wagons en 1916, avec les chiffres pour les six années précédentes:

Catégories de wagons, etc.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Wagons fermés	1,795	1,985	2,049	2,042	2,121	2,447	1,986
Wagons ouverts	994	990	866	863	856	824	513
Wagons mixtes	337	455	574	930	1,104	792	765
Wagons à marchandises	282	357	483	591	649	693	658
Wagons-poste, messag. et bag.	25	33	33	35	35	40	42
Wagons-mixtes, marchandises	7	5	7	9	8	23	13
Wagons travaux	87	108	103	211	236	216	197
Chasses-neige	62	60	57	61	61	58	45
Balayeuses	97	106	112	123	131	127	102
Divers	103	2,252	194	124	115	109	121
Total	3,789	4,325	4,478	4,989	5,316	5,329	4,442

Le manque de rapport de deux grandes corporations a essentiellement diminué le total du matériel pour 1916.

EMPLOYÉS.

Le nombre des employés des chemins de fer électriques, en 1916, a été rapporté comme étant de 10,622; comparé à 14,795 en 1915. Il n'est pas compris dans ce total les données de plusieurs compagnies importantes.

Les salaires et gages se sont élevés à $8,767,734.17; contre $10,781,199.04 pour l'année précédente.

Les salaires et gages égalent 48·44 pour 100 des frais d'exploitation. Du fait que la proportion a été, en 1915, de 59·5 et, en 1914, de 61·9, on est porté à croire que les rapports soumis ne sont pas au complet.

Employés.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Administration générale—							
Hauts fonctionnaires	150	163	159	171	146	132	14
Commis de bureaux	553	694	744	839	950	771	58[illegible]
Entretien—							
Surintendants	71	89	90	99	102	99	103
Autres employés	3,633	4,546	4,922	5,823	5,077	4,121	2,008
Transport—							
Surintendants	102	111	118	148	151	144	112
Autres employés	6,881	8,157	8,727	9,271	9,769	9,528	7,676
Total	11,390	13,671	14,760	16,351	16,195	14,795	10,622

ACCIDENTS.

Dans une page suivante, on trouvera le tableau des accidents, en autant que le permettent les rapports reçus. Deux grandes corporations—la compagnie des tramways de Montréal et celle du chemin de fer de Saint-Jean—n'ont fait aucun rapport, ce qui ne permet pas d'établir des données absolument exactes.

RÉSUMÉS.

Relevé des faits les plus remarquables, extraits des rapports des chemins de fer électriques, à partir de l'année 1901 et les suivantes:

——	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
Total du nombre de milles....	[1]674·58	557·59	759·36	766·50	793·12
Capital versé..................	$39,076,018	$41,593,063	$47,096,453	$50,399,188	$61,033,321
Recettes brutes...............	5,768,283	6,486,438	7,233,677	8,453,609	9,357,125
" nettes..................	2,333,120	2,683,583	2,769,819	3,127,092	3,438,931
" voyageurs............	5,529,687	6,195,915	6,888,409	8,082,373	8,932,913
" marchandises.........	95,082	127,917	164,188	182,143	216,022
" postes et messageries.	33,135	15,952	20,276	30,738	31,753
" autres sources.........	110,377	146,652	160,803	158,353	176,435
Total des frais d'exploitation..	3,435,162	3,802,855	4,472,858	55,326,516	5,918,194
Entretien de la voie et des bâtiments.....................	310,892	445,837	481,236	606,146	629,656
Coût de la force motrice......	502,101	541,087	777,201	1,377,199	1,240,001
Entretien des wagons.........	322,700	353,891	606,602	659,213	747,073
Frais génér. et d'exploitation..	2,299,468	2,462,038	2,607,817	2,683,957	3,301,462
Total d. nom. de m. par. p. les w.	31,750,754	35,833,841	38,028,529	42,066,124	45,959,101
Voyageurs transportés.........	120,934,656	135,681,402	155,662,812	181,689,998	203,467,217
Tonnes de march. transportées	287,926	266,182	371,286	400,161	510,350

——	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.
Total du nombre de milles....	813·74	814·52	992·03	988·97	1,047·07
Capital versé..	$63,857,967	$73,567,795	$87,903,231	$91,604,989	$102,044,979
Recettes brutes...............	10,966,871	12,630,430	14,007,049	14,611,484	17,100,789
" nettes	4,291,834	4,971,624	5,311,170	4,962,501	5,383,276
" voyageurs...........	10,438,000	12,013,421	13,233,724	14,080,755	16,125,995
" marchandises........	288,105	344,367	346,021	386,092	575,537
" postes et messageries.	35,041	41,951	54,883	110,452	68,604
" autres sources........	205,724	233,190	372,421	34,185	51,241
Total des frais d'exploitation..	6,675,037	7,373,251	8,695,880	8,885,235	10,121,781
Entretien de la voie et des bâtiments.....................	608,767	765,684	912,929	643,135	797,895
Coût de la force motrice......	1,242,075	1,412,358	1,803,723	1,445,227	1,586,927
Entretien des wagons.........	894,460	1,060,783	1,118,925	[2]1,184,287	4,814,76
Frais génér. et d'exploitation..	3,929,733	4,498,424	4,860,303	5,612,041	1,406,942
Total d. nom. de m. par. p. les w.	50,618,836	53,361,227	56,964,881	60,152,846	65,249,163
Voyageurs transportés........	237,655,074	273,999,404	299,099,309	314,026,671	360,964,876
Tonnes de march. transportées	506,024	479,731	732,475	....	852,299

——	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.	1916.
Total du nombre de milles.	1,223·73	1,308·17	1,356·63	1,560·82	1,590·29	1,782·93
Capital versé...............	$111,532,347	$122,841,946	$141,235,631	$147,595,342	$150,585,342	$154,895,584
Recettes brutes............	20,356,952	23,499,250	28,216,111	29,691,007	26,922,900	27,416,285
" nettes.............	6,592,335	5,937,031	6,434,742	9,330,561	8,791,058	9,316,379
" voyageurs.........	19,130,376	22,007,750	19,794,400	21,181,328	18,879,689	18,937,328
" marchandises	744,179	1,025,372	1,211,871	1,123,910	982,041	1,218,769
" postes et messag..	88,233	78,819	72,516	84,515	79,696	112,309
" autres sources.....	100,930	67,022	85,793	105,162	82,672	134,360
Total des fr. d'exploitations.	12,096,134	14,266,675	17,765,372	19,107,818	18,131,842	18,099,906
Entretien de la voie et des bâtiments	920,875	1,228,972	1,066,413	1,169,611	1,062,974	984,628
Coût de la force motrice....	2,001,543	2,535,576	2,523,960	2,737,269	2,848,063	2,921,726
Entretien des wagons.......	5,768,085	6,770,560	6,534,718	7,323,843	7,109,406	6,929,133
Fr. génér. et d'exploitation..	1,610,099	1,871,627	1,897,738	2,031,646	1,824,514	2,171,138
Total de m. parc. par les w	72,618,806	82,070,064	89,005,216	98,917,808	96,964,829	82,516,612
Voyageurs transportés......	426,296,792	488,865,682	597,863,801	614,709,819	562,302,373	580,094,167
Tonnes de march. transp...	1,228,362	1,435,525	1957,930	1,845,923	1,433,602	1,936,674

[1]Inclus, par erreur, les voies doubles et de garage. [2]Entretien.

ACCIDENTS.

Années.	Tués.				Blessés.				Voyageurs.		
	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Nombre transportés.	Tués, un par	Blessés, un par
1901	3	1	11	15	158	58	98	314	120,934,656	40,311,552	255,137
1902	9	1	22	32	410	33	120	563	137,681,402	15,297,933	335,808
1903	10	7	22	39	504	62	212	778	155,662,812	15,566,281	308,855
1904	10	3	40	53	508	64	272	844	181,689,998	18,168,999	357,657
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296	203,467,317	6,782,243	236,041
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653	237,655,074	21,605,006	219,327
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736	273,999,404	10,148,126	277,327
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883	299,099,309	16,616,628	258,736
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139	314,026,671	28,547,879	241,001
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	2,538	360,964,876	25,783,205	226,310
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670	426,296,792	38,754,254	238,955
1912	16	8	86	110	1,950	442	736	3,128	488,865,682	30,554,180	156,287
1913	17	12	44	73	1,662	392	490	2,544	....	....	....
1914	9	13	42	64	1,757	469	581	2,807	....	....	....
1915	14	6	44	64	1,554	413	638	2,605	....	....	....
1916	18	4	28	50	1,905	305	819	3,029	....	....	....

Voir explication dans le paragraphe sur page précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,

Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer à vapeur du Canada, 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Alberta Railway and Irrigation Co. (maintenant Ch. de fer Pacif. Can.)			
Alberta méridien. (abandoné)	Embranch. Harvey, de la jonction à Alma, N.B.	16·00	
	Embranch. Harvey, d'Albert à Harvey-Bank, N.B.	3·00	
			19·00
Algoma Central et Baie-d'Hudson	Du Sault Ste-Marie à la jonct. Hearst—Ligne principale	292·87	
	Embranch.—De Michipicoten au lac Hawk	24·38	
	Autres embranchements	30·56	
			347·81
Algoma-Est, autrefois Manitoulin et North Shore	Sudbury au Mille 83·89	83·89	
	Embranchements	5·05	
			88·94
Atlantic, Québec et Occident.	Paspébiac à Gaspé		102·42
Bedlington et Nelson	Frontière internationale de Port-Hill à la jonct. du ch. de fer Pacifique-Canadien à Wilkes		12·04
Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	Frontière internationale de Bannerman à Brandon, Man.		69·45
Yukon britannique	White-Pass à Whitehorse-Spur, T.Y.	90·32	
	Macrae à Pueblo, T.Y.	10·80	
			101·12
Canada et Gulf Terminal	Mont-Joli à Matane		35·80
Canadian Northern réseau de de ch. de fer	Ligne principale—		
	Port-Arthur à Atikokan	141·73	
	Atikokan à Rainy-River	143·98	
	Frontière internationale, Man., à Paddington-Jct	105·66	
	Beaver à Dauphin	102·18	
	Dauphin à Kamsack	100·41	
	Kamsack à Humbolt	146·99	
	Humbolt à North Battleford	147·06	
	North-Battleford à Vermilion	124·62	
	Vermilion à Edmonton-Jct	132·38	
	Edmonton-Jct. à Tollerton	135·60	
			1,280·61
	Embranchements—		
	Twin-City-Jct. à North-Lake	59·15	
	South-Jct. à Emerson	72·69	
	Paddington-Jct. à Victoria-Beach	72·75	
	Grosse-Isle à Hodgson	80·98	
	St. James à Gypsumville	158·02	
	Steep-Rock-Jct. à Steep Rock	12·36	
	Carman-Jct. à Somerset	78·67	
	Sous-div.-Jct.-Carman à Notre-Dame-de-Lourdes	2·63	
	Greenway à Deloraine	80·18	
	Oakland à Amaranth	44·18	
	Arizona-Jct. à M. & B. Jct	77·07	
	Neepawa-Jct. à Neepawa	33·36	
	Neepawa à McCreary-Jct	37·05	
	Brandon-Jct. à Carberry-Jct	22·85	
	Rossburn-Jct. à Ross-Jct	190·57	
	Hallboro à Beaulah	75·43	
	Ochre-River à End-of-Steel	14·90	
	Brandon à Kipling	127·70	
	Kipling à C.N.-Jct. (Regina)	92·32	
	Maryfield à Carlyle	37·35	
	Carlyle à Radville	102·85	
	Radville à Bengough	44·21	
	Luxton à Estevan	25·08	
	Hartney à Virden	38·08	
	Moose-jaw-Jct. à Moose-jaw	85·66	
	Gravelbourg-Jct. à Gravelbourg	79·25	
	North-Jct. à Swan-River	98·14	

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc. —*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Canadian-Northern—réseau du ch. de fer—*Suite.*	Embr. de Swan-River à Hudson-Bay-Jct..........	101·13	
	Hudson-Bay-Jct. à Prince-Albert..............	161·32	
	Sifton-Jct. à Winnipegosis..............	21·06	
	Thunderhill-Jct. à l'ouest de Preeceville..........	73·20	
	Hudson-Bay-Jct. à le Pas..............	88·79	
	Melfort à St-Brieux..............	21·91	
	Canora à Sturgis-Jct..............	21·44	
	Saskatoon à Kindersley..............	125·41	
	Delisle à Dumblane..............	59·68	
	Elrose-Jct. à Eston..............	84·94	
	Dalmeny à Carlton..............	36·80	
	Prince-Albert à Denholm..............	116·55	
	Shellbrook à Rainy River..............	56·85	
	Ligne princ. de la Jct., Edmonton, à Terminal-Jct.	7·61	
	Terminal-Jct. à Jct. C.N.W., Strathcona........	0·22	
	North-Battleford à Turtleford..............	56·74	
	Battleford-Jct. à Battleford (ancien)..............	7·91	
	Edmonton-Jct. à Stony-Plains..............	19·94	
	St-Albert à Athabaska..............	85·40	
	Kindersley à Hanna..............	137·57	
	Hanna à Calgary..............	136·29	
	Vegreville-Jct. à Munson-Jct..............	161·28	
	Camrose-Jct. à Terminal-Jct..............	45·75	
	Terminus raccordement de Winnipeg..............	0·99	
	Diverses voies secondaires..............	134·49	
			3,606·75
	Peace-River-Jct. à Sangudo..............	33·80	
	Warden à Nordegg..............	174·48	
	South-East-Jct. à Alliance..............	59·70	
			267·98
	Wroxton à Willowbrook..............	41·01	
			41·01
	Ligne principale—		
	Tollerton à Lucerne..............	128·9	
	Lucerne à Blue-River..............	110·7	
	Blue-River à Kamloops..............	142·8	
	Kamloops-Jct. à Boston-Bar..............	125·7	
	Boston-Bar à New-Westminster..............	118·4	
			626·50
	Rainy-River à frontière internationale..............	43·72	
	Diverses voies secondaires..............	3·06	
			46·78
	Ligne principale—.		
	Woodward-Ave-Jct., Winnipeg à Portage Jct.....	0·97	
	Portage-Jct. à Carman-Jct..............	5·69	
	Carman-Jct. à Portage-la-Prairie..............	46·75	
	Portage-la-Prairie à Beaver..............	19·67	
			73·08
	Embranchements—		
	Portage-Jct. à Emerson..............	62·81	
	Morris à Somerset..............	62·08	
	Somerset à Belmont..............	40·69	
	Delta-Jct. à Delta..............	15·05	
	M. & B. Jct. à la rue Six, Brandon..............	1·79	
	La rue Six, Brandon, à Brandon..............	0·57	
	Hartney Jct. à M. & B.-Jct..............	37·97	
	Belmont à Hartney..............	53·56	
	Winnipeg Terminus de raccordement..............	1·96	
	Diverses voies secondaires..............	27·08	303.56
	Regina à Saskatoon..............	159·99	
	Saskatoon à East-Prince-Albert..............	89·60	
	Carman-Jct. à Craven..............	4·40	
	Diverses voies secondaires..............	14·20	
			268·19
	Duluth à Virginia..............	81·28	
	Diverses secondaires..............	3·01	
			84·29

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Canadian-Northern, réseau du ch. de fer—*Suite.*	Virginia à Ranier	87·74	
	Diverses voies secondaires	9·25	
			96·99
	D. W. & P. Ry. Jct. à Chicago, St-Paul, Minneapolis & Omaha Ry	2·73	
	Duluth Transfer Ry. à Wisconsin State-Line	0·64	
	Wisconsin-State-Line à Lake Superior Ter. & Transfer Property Line	1·38	
	D.W. & P. Ry. Connection à Ramsay Stores, West-Duluth, à Northern Pacific Connection, Grassy-Point	0·87	
	L.S.T. & T., Westerly Property Line, div. supérieure, à Banks Ave., Supérieure et deux connexions à C. St. P.M. & O. Ry., cours à marchandise	0·64	
	14 Ave., West-Duluth, Minn., à C. St. P.M. & O. Ry., gare des voyageurs, 5 Ave-West, Duluth	0·88	
			7·14
	Ligne principale—		
	Rosedale à Todmorden	1·8	
	Todmorden à Parry-Sound	143·6	
	Parry Sound à Capreol	127·2	
	Capreol à Foleyet	148·3	
	Foleyet à Hornepayne	148·1	
	Hornepayne à Jellicoe	150·5	
	Jellicoe à Current	145·8	
	Todmorden à Trenton	105·0	
	Trenton à Deseronto	28·9	
	Sydenham à Riverside	86·2	
			1,085·40
	Embranchements—		
	Capreol à Brent	144·8	
	Brent à Rideau-Yard	157·8	
	Key Jct. à Key-Harbour	6·2	
	Sudbury Jct. à Sudbury	5·2	
	Ottawa à Hurdman	0·6	
	Milnet à Sellwood	5·2	
	Udney à G.T.R. passage à niveau	7·4	
	Sudbury à Algoma-Eastern Ry	2·4	
	Diverses voies secondaires	29·2	
			358·80
	Rosedale à Toronto	3·8	
	Riverside à Ottawa	1·7	
	G. T. R. passage à niveau à Orillia	2·8	
	Current à Port-Arthur	2·1	
			10·40
	Picton à Trenton	30·6	
	Trenton à Wallace	117·6	
	Ormsby-Jct. à Coe-Hill	7·2	
	Diverses voies secondaires	9·6	
			165·00
	Yarker à Bannockburn	54·5	
	Deseronto à Sydenham	30·0	
			84·50
	Kingston à Harrowsmith	18·6	
			18·60
	York-River-Jct. à Kinmount-Jct	51·9	
			51·90
	Brockville à Westport	44·4	
			44·40
	Ligne principale—		
	Montréal à Québec	176·07	
	Joliette à Hawkesbury	67·91	
			243·98
	Embranchements—		
	Jonction de Garneau à Rivière à Pierre	39·84	
	Jonction de Shawinigan à Shawinigan-Falls	3·41	
	Jonction de Paradis à Rawdon	15·88	
	Jonction de Rinfret à Huberdeau	45·28	
	Diverses voies secondaires	14·51	
			118·9

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Canadian Northern, réseau du ch. de fer—*Fin.*	Hurdman à Hawkesbury	56·85	56·85
	Ligne principale—		
	Québec à Chicoutimi	227·0	
			227·00
	Embranchements—		
	Jonction de Chambord à Roberval	12·3	
	Linton à La Tuque	39·6	
	Diverses voies secondaires	6·5	
			58·40
	Ligne principale—		
	Halifax à Yarmouth	246·60	
			246·60
	Embranchements—		
	Jonction de Bridgewater à Port-Wade	92·50	
	Jonction de Caledonia à Caledonia	22·10	
	Jonction de Mahone à Lunenburg	7·00	
	Diverses voies secondaires	12·80	
			134·40
	Jonction de l'Intercolonial à Halifax	1·70	
	Jonction de Middleton à Middleton	0·60	
			2·30
N. St. C. & T. Electric		75·35	
			75·35
	Total		9,701·77
Canada Southern	Ligne principale—Windsor, Ont., au Pont Suspendu, Chutes Niagara	236·18	
	Emb. de Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg.	16·83	
	" de St-Clair—Jonction St-Clair à Courtwright	60·48	
	" de Fort-Erié—Fort-Erié Jonction de Welland	17·50	
	" de Erié et Niagara—Vieux fort Erié à Niagara.	30·60	
	" de Oil-Springs—Oil-Springs à Oil City	5·50	
	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Petrolia	7·00	
	Leamington et St-Clair—Comber à Leamington	15·95	
			380·04
Canada-Eastern, inclus dans le ch. de fer Intercolonial	Autrefois Northern et Western du Nouv.-Brunswick.		
	Fredericton à Loggieville	125·00	
Canadian Pacifique— Possédée	Ligne Principale—Montréal à Vancouver		2,899·60
	Emb. de Dunmore à Crows-Nest	209·50	
	" Québec à la jonction St-Martin	159·80	
	" la jonction des Piles à Grande-Piles	26·90	
	" la jonction de Berthier à Berthierville	2·10	
	" Lanoraie à St-Félix	16·70	
	" la jonction de Ste-Thérèse à St-Jérôme	13·30	
	" Ste-Thérèse à St-Eustache	6·00	
Montréal et Western	" St-Jérôme à Labelle	66·90	
	" la jonction de St-Lin à St-Lin	15·10	
	" gare de Buckingham au villa de Buckingham	3·20	
Brockville et Ottawa Ry.	" la jonction de Carleton à Brockville	44·70	
	" Sudbury au Sault Ste-Marie	180·40	
	" Sudbury à Copper-Mines	5·80	
	" Dyment à Ottamine	6·90	
	" Molson au Lac du Bonnet	21·50	
	" McGregor à Varcoe	55·50	
	" la jonction de Whittier à Emmerson	63·80	
	" la jonction de Rubgy à Manitou	100·40	
	" la jonction de Rugbý à Gimli	56·50	
	" Rosenfeldt à Gretna	13·80	
	" la jonction de Rugby à Arborg	74·30	
	" Rudyard à Kaleida	6·20	
	Emb. de Souris { Kenmay à Estevan	156·20	
	Emb. de Souris { Glenboro' à Souris	46·00	
	Emb. de Souris { Deloraine à Napinka	18·60	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Canadien du Pacifique—*Suite*	Embr. de Schwitzer-Junction à Regina	210·30	
	" North-Portal à Pasqua	160·60	
Lake Temiskaming Colonization	" New-Westminster-Junction à New-Westminster	8·20	
	" Mattawa à Kippewa	46·70	
	" Misson-Junction à Huntingdon	10·00	
	" Revelstoke à Arrow-Head	27·40	
	" Vancouver à Coal-Harbour	1·20	
	" Three-Forks à Sandon	4·30	
	" Wood-Bay à Windy-Gates	32·40	
	" Deloraine à Lyleton	37·40	
	" Fernie à Fernie-Mines	5·00	
	" Kirkella à Hardisty	561·70	
	" Marysville-Junction à Marysville	0·90	
	" Crows-Nest à Kootenay-Landing	182·00	
	" Selkirk-Junction à Selkirk	1,30	
	" Wolseley à Reston	122·40	
	" Lauder à Alida	54·70	
	" Bolton-Junction à Romford	227·00	
	" Colwyn à Outlook	118·80	
	" Stoughton à Assiniboia	148·30	
	" Langdon à Acme	39·80	
	" Kipp à Aldersyde	85·10	
	" Kerrobert à Macklin	46·40	
	" Molson à Whittier	43·60	
	" Kerrobert à Outlook	102·50	
	" Euston à Bulyea	18·80	
	" Crecy à Colonsay	133·20	
	" Irricana à Standard	36·50	
Alberta Ry. & Irrigation Co.	" Lethbridge à Coutts	66·20	
	" Stirling à Cardston	46·60	
	" Curle à Vantage	49·60	
	" Kelfield à Brass	27·90	
	" Swift-Current à Vanguard	44·00	
	" Bush à Cutknife	27·80	
	" Bassano à Standard	35·50	
	" Java à Empress	111·50	
	" Port-Moody, voie secondaire de	3·20	
	" North-Star, au terminus	19·20	
	" Rural à Bush	42·80	
	" Virden à McAuley	36·50	
	" Sanger à Lander	35·50	
	" Assiniboia à Shaunavon	118·20	
	" Hooper à Neptune	53·60	
	" Retallack à Kasdo	18·10	
	" Suffield à Lomond	83·70	
	" Gimli à Riverton	25·40	
	" Snowflake à Fallison	9·80	
	" Shaunavon à Altawan	84·40	
	" Bassano à Empress	118·30	
	" Gleichen à Shepherd	41·00	
	" Forth à Ullin	64·70	
	" Stirling à Foremost	49·20	
			4,802·70
	Total de milles possédés	....	7,702·30
Lignes louées	Atlantic et Northwest (en Canada)—		
	Extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué. 182·10		
	Payne à Eganville, Ont. 19·20		
	Partie sur territoire des E.-U. 144·50		
		345·80	
	St. Lawrence et Ottawa—		
	Ottawa à Prescott, Ont. 51·80		
	Chaudière-Jonction à rue Sussex, Ottawa... 6·60		
		58·40	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Milles.	Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.* Lignes louées	Ontario et Québec—			
	Montréal (gare Windsor) à Montréal-Jct	4·80		
	Mile-End à Adirondack-Jct	10·10		
	St-Luc-Jct. à Western Jct	2·10		
	Montréal-Jct. à Toronto (gare Union)	339·30		
	Leaside-Jct. " "	5·30		
	London à Windsor	112·60		
			474·20	
	Credit-Valley—			
	Toronto-Jonction à St-Thomas	116·90		
	Streetsville-Jonction à Melville-Jct	31·80		
	Cataract à Elora	27·30		
			176·00	
	West-Ontario-Pacific—Woodstock à London		26·80	
	Toronto Grey et Bruce,—			
	Toronto-Jonction à Owen-Sound	116·50		
	Fraxa-Jonction à Teeswater	67·90		
	Wingham-Jonction à Wingham	4·50		
	Mount-Forest-Tank à Mount-Morest	1·20		
			190·10	
	Guelph-Jonction—			
	Guelph-Jonction sur Credit-Valley à Guelph		15·20	
	Joliette et Brandon—			
	St-Félix à St-Gabriel de Brandon		10·90	
	Montréal et Ottawa—			
	Vaudreuil à la Jct. avec le Canada Atlantic	86·60		
	Rigaud à Pte-Fortune	6·80		
			93·40	
	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool—			
	Burketon-Jonction à Bobcaygeon		38,70	
	Toronto, Hamilton et Buffalo—			
	Hamilton-Jonction à Hamilton		2·70	
	Cap-de-la-Madeleine—			
	De la ligne principale du C.P.R., à Jonction av. l'emb. d. Piles à Cap-de-la-Madeleine		2·30	
	Nouveau-Brunswick—			
	Woodstock à la frontière du Maine	59·50		
	Newburg-Jonction à Gibson	59·10		
	Aroostock-Jonction à Edmundston	57·10		
	Partie au E.-U	20·20		
			204·90	
	St-John et Maine—			
	Vanceboro à St-John	90·30		
	Fairville à West-St-John	3·40		
			93·70	
	Fredericton—			
	Fredericton-Jonction à Fredericton		22·20	
	Nouveau-Brunswick et Canada—			
	McAdam-Jonction à St-Stephen	33·90		
	Watt-Jonction à St-Andrews	27·50		
	McAdam-Jonction à Woodstock	51·10		
	Debec-Jonction à la frontière du Maine	5·00		
	Partie au E.-U	3·00		
			120·50	
	St-Stephen et Milltown—			
	St-Stephen à Milltown		4·60	
	Tobique-Valley—			
	Perth-Centre à Plaster-Rock		27·50	
	Manitoba et Northwestern—			
	Portage-la-Prairie à Lanigan	348·80		
	Binscarth à Russell	11·30		
	Bradenbury-Sud	1·00		
	Saskatchewan et Western—Minnedosa à Gauthier-Jonction	18·30		
			379·40	

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer—*Suite*.

Nom du chemin de fer.	Description.		Milles.	Total.
Canadien du Pacifique—*Suite*	Manitoba Southwestern Colonization—			
Lignes louées	Manitou à Deloraine	100·50		
	Rugby-Junction à Glenboro'	102·70		
	Elm-Creek à Carman	12·20		
			215·40	
	Great Northwest Central—			
	Chater à Miniota	71·30		
	Forrest à Lenore	40·90		
			112·20	
	British Columbia Southern—			
	Nelson à Proctor	20·40		
	Yahk à Kingsgate	10·50		
			30·90	
	Northern Colonization—			
	Labelle à Mont Laurier		58·00	
	Shuswap et Okanagan—			
	De la Jonction avec le C.C.P. à Sicamous au Lac Okanagan		51·00	
	Nakusp et Arrow-Lake à Trois-Fourches de Carpenter's-Creek, C.-B	36·40		
	Parapet à Retallack	7·50		
			43·90	
	Columbia et Western—			
	Castlegar-Junction à Midway	100·90		
	Castlegar-Junction à Rossland	29·30		
	Trail à Smelter-Junction	1·40		
	Voies. seco. mini. y comp. Rossland à Le Roi	26·80		
			158·40	
	Kootenay et Arrowhead—			
	Lardo à Gerrard		33·20	
	Columbia et Kootenay—			
	Nelson à Robson	27·40		
	Embranch. à l'entrée de la riv. Kootenay	·80		
	Slocan-Junction à Slocan	31·30		
			59·50	
	Vancouver et Lulu-Island—			
	Vancouver à Steveston	16·90		
	Prolongement à Eborne	10·00		
			26·90	
	Calgary et Edmonton—			
	Calgary-Junction à Edmonton	192·80		
	Calgary-Junction à Macleod-Junction	107·30		
	Wetaskiwin à Hardisty	100·30		
	Lacombe à Kerrobert	223·10		
			623·50	
	Ottawa Northern et Western—			
	Hull à Waltham	77·60		
	Bremer à Maniwaki	80·70		
			158·30	
	Tillsonburg, Lac Erié et Pacifique—			
	Ingersoll à Port-Burwell	33·40		
	Embro à Ingersoll	9·30		
			42·70	
	Guelph et Goderich—			
	Guelph à Goderich	80·20		
	Linwood-Junction à Listowel	16·20		
			96·40	
	Nicola, Kamloops et Similkameen—			
	Nicola à Spence's-Bridge		47·00	
	Walkerton et Lucknow—			
	Walkerton à Saugeen-Junction		37·60	
	Baie Georgienne et Seaboard—			
	Port-McNicoll à Bethany		88·30	

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Milles.	Total.
Canadien du Pacifique—*Fin.* Lignes louées	St-Mary's et Western Ontario—			
	Embro à St.Mary		15·70	
	Orford Mountain—			
	Eastman à Windsor	36·40		
	Eastman à Troy-Junction	23·40		
			59·40	
	Vallée du St-Maurice—			
	Trois-Rivières à Grand'-Mère		27·40	
	New Brunswick Southern—			
	Shore-Line-Junction à Bay-Shore-Junction		80·60	
	South Ontario Pacific—			
	Guelph-Junction à Grant-Junction		16·40	
	Kingston et Pembroke—			
	Kingston à Renfrew		103·60	
	Kootenay Central—			
	Golden à Colvalli	166·70		
	Caithness au terminus	10·80		
			177·50	
	Southampton—			
	Southampton à Olis		12·60	
	Campbellford, Lake Ontario & Western—			
	Glen-Tay à Agincourt		183·50	
	Glengarry et Stormont—			
	Soulanges à Cornwall		27·60	
	Total des milles loués			5,121·20
	possédés			7,702·30
	Sous réseau du Can. Pac			12,823·50
Ch. de fer du gouvernement	Intercolonial—			
	Halifax à St-Rosalie-Junction		797·22	
	Windsor-Junction à Woodside		14·94	
	Truro à Sydney		224·22	
	Moncton à St. John		89·31	
	St-Leonard-Junction à Nicolet		16·40	
	Embranch. de la Rivière-Ouelle		6·19	
	St-Charles-Junction à Chaudière-Junction		16·73	
	Embranchement Dalhousie		6·28	
	Stellarton à Oxford-Junction		79·40	
	Brown's-Point à Pictou		1·60	
	New-Glasgow-Junction à Pictou-Landing		8·24	
	Pugwash-Junction à Pugwash		4·54	
	Fredericton à Loggieville		124·39	
	Painsec-Junction à Point-du-Chêne		11·98	
	Ferrona-Junction à Sunny-Brae		12·48	
	Embranchement pour marchandises		31·42	
	Déviation aux mines de Sydney		5·26	
				1,450·60
	Embranchem. de Windsor (31 milles) ch. de f. de l'I., exploité par le ch. de fer Dominion-Atlantic			
	Ile du Prince-Edouard—			
	Ligne principale—Tignish à Charlottetown		116·10	
	Charlottetown à Murray-Harbour		47·80	
	Royalty-Junction à Souris		54·70	
	Mount-Stewart à Georgetown		24·40	
	Embranch.—Montague-Junction à Montague		6·20	
	Embranch.—Emerald à Cape-Traverse		11·80	
	Embranch.—Elmira à Harmony-Junction		9·90	
				275·20
				1,725·80

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc. —*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Ch. de fer du Cap-Breton.....	Pointe Tupper à St-Peters............................	30·00	
	Terminus à St-Peters..................................	1·00	
			31·00
Caraquet........................	De Gloucester-Junction, ch. de fer Intercolonial, 5 milles au sud de la gare de Bathurst, vers l'est de la côte sud de la Baie-des-Chaleurs à Shippigan Harbour, N.-B..	....	68 00
Crows Nest Southern.........	Frontière internationale de Gateway à Michel, C.-B.	....	74·18
Cumberland Railway and Coal Company (autrefois Spring Hill et Parrsboro')..	Spring-Hill-Junction, ch. de fer Intercolonial à Spring-Hill-Coal-Mines, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy..	....	32·00
Dominion Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis, et Cornwallis-Valley et loyer de l'embr. de Windsor, de l'Intercolonial et Midland de la Nouvelle-Ecosse......	Windsor à Yarmouth....................................	169·98	
	Embranchements—		
	De Kentville à Kingsport, sur le Basin de Minas (autrefois Cornwallis-Valley)....................	14·60	
	Embranch. Windsor, C.F.I.—Windsorr à Windsor-Junction, Intercolonial, 14 milles d'Halifax, loué..	31·69	
	Windsor à Truro..	57·40	
			274·16
Eastern British Columbia....	Corbin à McGillivray, C.-B............................	....	14·00
Elgin et Havelock............	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à Petitcodiac-Junction avec l'Intercolonial, de là à Havelock, dans le comté de Kings, N.-B........................	27·00	
	Havelock à Keith's-Mills..............................	1,00	
			28·00
Essex Terminus	Grand-Tronc-Junction à Sandwich....................	8·50	
	Embranchement de Windsor............................	1·50	
			10·00
Esquimalt et Nanaimo.......	Victoria à Courtenay, île de Vancouver..............	139·70	
	Hayward-Jct. à Cowichan-Lake........................	18·00	
	Parksville-Jct. à Port-Alberni........................	38·80	
	Osborne-Bay à Crofton................................	2·50	
			199·00
Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge, maintenant dans l'Intercolonial..........	Sur la rivière St-Jean, joignant le ch. de fer Fredericton à Fredericton, avec le ch. de fer Nouveau-Brunswick et le Canada-Eastern à St-Mary's.......	....	35·00
Fredericton et Grand Lac....	Fredericton à Minto....................................	....	35·00
Grand-Tronc (en propre)—			
Division de Montréal........	....	395·63	
Division d'Ottawa..........	....	396·59	
Division de Belleville......	....	772·26	
Division de Barrie..........	....	439·38	
Division d'Hamilton.......	....	172·02	
Division de London........	....	374·77	
Division de St-Thomas....	....	243·65	
Division de Stratford......	....	532 47	
			3,326·67
Louée en partie en propre.....	Buffalo et Lake Huron Ry............................		
	Fort-Erié à Goderich..............................	162·01	
			162·01
	Total des milles possédés et loués........	....	3,551·64
Central Counties.............	Glen-Robertson à Hawkesbury / South-Indian à Rockland	38·49	
Pembroke Southern..........	Golden-Lake à Pembroke..............................	21·36	
Temisk'g et N'thn. Ont.......	Nipissing-Jct. aux cours de North-Bay	·3·11	
			224·[illegible]

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc. —*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Tunnel St-Clair et approches.	Sous la rivière St-Clair, entre Sarnia et Port-Huron —Grand-Tronc se raccordant au chemin de fer de l'Etat du Michigan..	....	2·25
	(La longueur entre l'entrée et la sortie du tunnel est de 6,000 pieds; cylindrique 19 pieds 10 pouces de diamètre.)		
Grand-Tronc-Pacifique.......	Winnipeg à Wolf-Creek........	915·47	
	Port-Arthur à Superior-Jct........	188·80	
	Wolf-Creek à Prince-Rupert........	830·87	
	Superior-Jct. à Winnipeg........	258·60	
	Embranchements........	16·25	
	Voies secondaires........	18·92	
			2,228·91
Gulf-Shore, maint. Caraquet.	Jonction avec le ch. de fer Caraquet de Pokemouche à Tracadie........	....	16·78
Hereford........	De la frontière international à Lime-Ridge, Québec. se joint au Canadien-Pacifique à Cookshire, Maine Central à la frontière internationale, et avec le Québec Central à Dudswell........	....	52·18
Ch. de fer Interprovincial, ponts et approches, compris dans Ottawa, Northern et Western........	Traverse la rivière Ottawa à la cité d'Ottawa.......	1·40	
Inverness et Richmond, maintenant Inverness et Coal Co........	Inverness à Pointe-Tupper-Junction........	....	60·91
International du Nouveau-Brunswick........	Campbellton à St-Leonard........	....	111·30
Kaslo et Slocan (Canad. du Pacifique)........	....	....	....
Kent Northern........	Richibucto, N.-B., à Kent-Jct.-Intercolonial........	....	27·00
Kettle Valley........	Carson à Lynch-Creek, C.-B........	22·19	
	Midway à Penticton........	133·44	
	Penticton à Princeton........	71·42	
	Brookmere à Merritt........	29·70	
			255·75
Klondike Mines........	Dawson-City à Sulphur-Springs........	....	31·81
Lac Huron et N. Ontario.....	....	....	17·16
Lotbinière et Mégantic......	Gare Lyster, Grand-Tronc, à Saint-Jean-des-Chaillons........	....	30·00
Lac Erié et rivière Détroit..	Walkerville, Ont., à St-Thomas........	126·78	
Erié et Huron........	Rondeau à Sarnia........	72·03	
			198·81
London et Port-Stanley.......	London à Port-Stanley sur lac Erié........	....	23·66
Rivière Maganetawan........	Burks-Falls, sur ch. de fer Grand-Tronc sur la rivière Maganetawan........	....	1·91
Maritime Coal, ch. de fer et Power Co........	Maccan à Joggins Coal Mine........	....	15·00
Midland de la Nouv.-Ecosse (autrefois Stewiacke-Valley)	De Windsor à Truro, N.-S., voir ch. de fer Dominion Atlantic.		
Massawippi Valley........	De Lennoxville à la frontière du Vermont où il se réunit au ch. de fer Connecticut et Passumpsic-Rivers: aussi jonction avec Grand-Tronc et C.P. à Lennoxville........	31·95	
	Embranchement—Stanstead-Junction à Stanstead...	3·51	
			35·46
Manitoba Gt. Northern......	Frontière internationale à Gretna à Portage-la-Prairie........	76·52	
	Frontière internationale près Haskett à Morden......	15·25	
			91·77
Midland de Manitoba........	Termini à Winnipeg........	....	6·40

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Montréal et Vermont Jct......	De Junction avec Stanstead, Shefford et Chambly 2½ milles est de St-Jean, P.Q., à Junction avec chemin de fer Vermont et Canada, de la frontière du Vermont : aussi raccordement de Stanbridge avec le lac Champlain et St-Laurent-Junction.....	....	23·60
Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Province-Line..............	Jonction avec Grand-Tronc de St-Lambert à Farnham..........	32·00	
	Marieville à St-Césaire..........	8·60	
	Farnham à Freligsburgh..........	18·00	
			58·60
Montréal et Atlantique (auparavant Southeastern)	Voie principale—Farnham à Richford sur la frontière internationale..........	43·70	
	Drummondville-Jonction à Drummondville.......	59·20	
Moncton et Bouctouche..	Moncton à Buctouche, N.-B..........	....	32·00
	Loués—Lac Champlain et Saint-Laurent-Jonction—Stanbridge à St-Guillaume..........	....	60·50
	(Connecticut : et Passumpsic, Grand-Tronc et Stanstead, Shefford et Chambly)		
Morrissey, Fernie et Michel...	De Swinton à Carbonado, C.-B., voie louée.....	....	10·85
Napierville Jonction de.......	St-Constant-Jonction à Rouse's-Point..........	....	27·06
National-Transcontinental....	Moncton à Chaudière..........	455·15	
	Pont de Québec à Fitzpatrick..........	126·49	
	Fitzpatrick à Parent..........	118·95	
	Parent à Doucet..........	102·92	
	Doucet à O'Brien..........	106·80	
	O'Brien à Cochrane..........	112·59	
	Cochrane à Hearst..........	129·08	
	Hearst à Grant..........	125·11	
	Grant à Armstrong..........	131·23	
	Armstrong à Graham..........	138·65	
	Graham à Redditt..........	123·70	
	Redditt à Winnipeg..........	128 70	
	Superior-Jonction à Fort William..........	188·80	
	Embranchement St-Malo..........	5·33	
			1,993 50
Nelson et Fort-Sheppard.....	De Troup-Jonction à Waneta sur la frontière internationale, C.-B..........	....	55·42
New-Glasgow-Iron, Coal et ch. de fer Co., and Nova-Scotia-Steel es Coal Co....	Présentement compris dans le ch. de fer Intercolonial	....	
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard..............	De la gare Sackville, ch. de fer international au Cap Tormentine..........	....	35·79
New Brunswick Coal and Ry. Co..........	De Norton à Minto..........	....	58·00
New Brunswick-Southern (maintenant Can. Pacifiq.).			
New-Westminster-Southern..	Douglas à South Westminster..........	....	23·73
North-Shore..........	Adamsville à Mount-Carlyle..........	....	8·63
Northern-New-Brunswick et Seaboard..........	Nipisiquit à Bathurst..........	....	19·80
Nosbonsing et Nipissing......	De Lac Nosbonsing à Lac Nipissing..........	....	5·50
Orford Mountain (maintenant ch. de fer Can. du Pac.)			
Ottawa et New-York.........	D'Ottawa à la frontière internationale près Cornwall..........	....	56·90
Pembroke-Southern (loué au Canada-Atlantic)...........	De Pembroke à Golden-Lake..........	....	21·36
Chem. de fer Phillipsburg et Quarry Co..........	Gare de Stanbridge Canadien du Pacifique et Vermont Central à Phillipsburg, Co., Missisquoi....	....	6·00
Embranchement de Princeton Washington Co., (E.-U.), maintenant Maine Central.	Frontière internationale, près Waring à la frontière internationale près Woodland..........	....	5·10

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer —*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Pont de Québec et approches p. réunir les ch. de f. adjac.	(Sur le St-Laurent à Québec, en construction 10 milles.)		
Quebec Central	Voie principale—Sherbrooke à Harlaka-Jonction, ch. de fer intercolonial 5 milles de Lévis à Québec	138·00	
	Beauce-Jonction à Ste-Sabine	55·00	
	Tring-Mégantic—Tring-Jonction à Mégantic	60·00	
	(Raccordement au Grand-Tronc, Canadien-Pacifique et ch. de fer Boston et Maine à Sherbrooke.)	253·00	
Québec, Montmorency et Charlevoix, maintenant ch. de f. de Québec, L. et P.Co.	Québec à Cap-Tourmente	27·50	
	Embranchements	3·32	
			30·82
Quebec Oriental	Gare Matapédia à Paspébiac	....	100·00
Québec, Montréal and Southern, comprenant East Richelieu Valley et ch. de fer des Comtés-Unis	Noyan-Jonction à Bellevue-Jonction	81·09	
Ch. de fer de la Rive-Sud	De Fortierville-Jonction avec Grand-Tronc à Saint-Lambert	109·69	
	St-Constant-Jonction à Napierville-Jonction	1·40	
			192·18
Red Mountain	De la frontière internationale à Patterson, C.-B. à Rossland	....	9·59
Roberval-Saguenay	Bagotville à la baie Ha-Ha Jonction	20·00	
	Latarriere-Jonction au lac Kenogami	12·00	
	Labrosse-Jonction à Chicoutimi	3·40	
	Bagotville à St-Alexis	1·40	
			36·80
Rutland et Noyan	Frontière internationale à la jonction Noyan	....	3·39
Stanstead, Shefford et Chambly	De la jonction avec Montréal et ch. de fer de la jonction Vermont, près de St-Jean, Qué., à l'est de Waterloo	....	43·00
Pont St-Jean et prolong. du ch. de fer, maintenant loué par le ch. de fer Canadien-Pac.	De St-Jean à Fairville, traversant la rivière St-Jean aux Chutes sur un pont à armature, et raccordant le chemin de fer Intercolonial avec le chemin de fer P.-C. du Nouveau-Brunswick, compris dans le réseau du Pacifique-Canadien, 2 milles.		
Vallée de St-Jean et Rivière-du-Loup	De Fredericton, N.-B., à Woodstock, N.-B., 66 milles, dont 6 milles sont construits	....	
Salisbury et Albert (autrefois ch. de fer Albert)	Salisbury à Albert, N.-B	....	45·00
Schomberg et Aurora	Du lac Bond, Ont., à Schomberg	....	14·40
St. Lawrence et Adirondack	De la jonction avec le Canada Atlantique, près de Valleyfield à la frontière internationale	19·92	
	De Beauharnois au raccordement avec le Pacifique-Canadien à Adirondack Jonction	12·90	
	A bail—Valleyfield à Beauharnois	13·30	
			46·12
St-Jean et Québec	Fredericton à Centreville	88·69	
	Fredericton à Gagetown	30·13	
			118·82
St-Martin	Hampton à St-Martins	....	30·00
Sydney et Louisburg (Dominion-Coal Co.)	Sydney, Harbour à Louisburg-Harbour	39·17	
	Embranchement aux mines de charbon	28·67	
	Spurs	2·25	
			70·09
Témiskaming et Northern-Ontario	North-Bay à Cochrane	252·28	
	Englehart à Charlton	7·60	
	Iroquois-Falls à Timmins	40·11	
	Earlton à Elk Lake-City	28·50	
			328·49

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Milles.	Total.
Mille îles	Gananoque sur rivière St-Laurent aux Mille îles jonction	....	6·33
Témiscouata	Rivière-du-Loup, Qué., à Edmundston, N.B., sur le ch. de fer New-Brunswick	81·00	
	Emb.—Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean	32·00	
			113·00
Tillsonburg, Lake Erié et Pacifique	Port Burwell à Ingersoll, à présent dans le ch. de fer Canadien du Pacifique.	....	
Toronto, Hamilton et Buffalo, comprenant Brantford, Waterloo et Lac Erié	Waterford Jct. avec Canada-Southern à Welland Jonction avec Canada-Southern—traversant la cité de Hamilton	79·88	
	Smithville à Dunnville	14·88	
	Hamilton à Grand-Tronc-Jonction	0·27	95·03
Victoria et Sidney	Victoria à Sidney, C.-B	....	15·97
Victoria, ch. de fer Terminus et traverse	Cité de Victoria	....	0·99
Vancouver, Victoria et Eastern	Laurier à Danville	16·47	
	Grand-Forks Jonction à Phœnix	25·82	
	Grand-Forks à Granby-Smelter	4·74	
	Frontière Midway à Internationale	28·89	
	Chopaka à Coalmont	71·27	
	Frontière Internationale à S.-Westminster	21·05	
	Frontière Internationale à Port-Guichon	46·57	
	New-Westminster à Vancouver	14·79	
	Burrard-Inlet à Vancouver	2·16	
	Abbotsford à Kilgard	4·52	
	Coalmont à Brookmere	25·39	
			261·67
Wellington-Colliery	Union-Bay à Cumberland	....	10·75
York et Carleton	Jonction avec le ch. de fer Canada-Eastern à gare de Cross-Creek à Ryan-Brook, N.B	....	10·50
	Total des milles	....	37,266·12

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voie simple.						
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.
		Lig.-mère.	Emb. et rameaux.					
1	Algoma Central & Hudson Bay	317·25	21·23		9·23		·98	348·69
2	Algoma Eastern	83·89	3·36		1·52		2·39	91·16
3	Atlantic, Quebec & Western	102·44	·64					103·08
4	Bedlington & Nelson	12·04						12·04
5	Brandon, Sask'n & Hudson Bay	69·45						69·45
6	British Yukon	85·80	15·32					101·12
7	Canada & Gulf Terminal	35·80						35·80
8	Canada Southern	226·18	154·36				16·91	397·45
	Ch. de fer du gouvern. canadien—							
9	Intercolonial	1,479·12	34·98				39·27	1,553·37
10	Ile du Prince-Edouard	274·60						274·60
11	Canadian Northern, Réseau du	3,783·17	5·219,23		376·64	268·19	54·54	9,701·77
12	Canadien du Pacifique	2,899·10	4,879·70	3,497·20	1,496·90	126·80	93·90	12,993·60
13	Cap-Breton	31·00						31·00
14	Caraquet	84·78						84·78
15	Central Vermont	116·60	8·60					125·20
16	Crow's Nest Southern	74·18						74·18
17	Cumberland Ry. & Coal Co	32·00						32·00
18	Detroit River Tunnel Co	1·45						1·45
19	Dominion Atlantic	169·98	72·49		31·69		14·29	288·45
20	Eastern, C.-B	14·00						14·00
21	Edmonton, Dunvegan, Colombie-Britannique	287·00						287·00
22	Elgin & Havelock	27·00						27·00
23	Esquimalt et Nanaïmo	139·70	59·50					199·20
24	Essex Terminal	8·50	1·50					10·00
25	Fredericton & Grand Lake	35·00						35·00
26	Grand-Tronc	3,330·88				224·97	8,96	3,564·81
27	Grand-Tronc-Pacifique	1,935·14	27·07		1·70		4·50	1,968·41
28	Hereford	52·18						52·18
29	International of New Brunswick	111·30						111·30
30	Inverness Ry. & Coal Co	60·91						60·91
31	Kent Northern	27·00						27·00
32	Kettle Valley	255·75			47·17		38·51	341·43
33	Klondyke Mines	31·81						31·81
34	Lotbinière & Mégantic	30·00						30·00
35	Maganetawan River	1·91						1·91
36	Maine Central	5·10						5·10
37	Manitoba Great Northern	91·77					·99	92·76
38	Maritime Coal Ry. & Power Co	12·00	3·00					15·00
39	Massawippi Valley	35·46					2·95	38·41
40	Montreal & Atlantic	102·40			82·00			184·40
41	Morrissey, Fernie & Michel		5·82		5·03			10·85
42	Moncton & Buctouche	32·00						32·00
43	Midland of Manitoba	6·40					69·02	75·42
44	Napierville Junction	27·06						27·06
45	National Transcontinental	1,810·00			192·09			2·002,09
46	Nelson & Fort Sheppard	55·42					5·42	60·84
47	New Brunswick Coal & Ry. Co	58·00						58·00
48	New Brunswick & P.E. Island	36·05						36·05
49	New Westminster Southern	15·18					10·03	25·21
50	Rive Nord	6·13	2·50					8·63
51	Northern New B'k. & Seaboard	19·80						19·80
52	Nosbonsing & Nipissing	5·50						5·50
53	Ottawa et New-York	56·90					1·94	58·84
54	Père Marquette en Canada	198·81					137·84	336·65
55	Philipsburg Ry. & Quarry Co	6·00						6·00
56	Québec Central	138·00	139·00					277·00
57	Québec Oriental	100·00						100·00
58	Québec Ry. Light & Power	27·50				3·32		30·82

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1916—Toutes les voies ferrées.

Rails d'acier.	Voie double.								Numéro.
	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.	Rails d'acier.	
	Lig.-mère.	Emb. et rameaux.							
347·71									1
88·77									2
103·08									3
12·04									4
69·45									5
101·12									6
35·80									7
380·54	226·18	16·86				1·60	244·64	243·04	8
1,514·10	29·89					370·3	66·92	29·89	9
274·60									10
9,647·23									11
12,899·70	1,151·40			265·00			1,416·40	1,416·40	12
31·00									13
84·78									14
125·20									15
74·18									16
32·00									17
1·45									18
274·16						13·85	13·85		19
14·00									20
287·00									21
27·00									22
199·20									23
10·00									24
35·00									25
3,555·85	728·23				12·25	3·74	744·22	740·48	26
1,963·91	9·50					1·00	10·50	9·50	27
52·18									28
111·30									29
60·91									30
27·00									31
302·92									32
31·81									33
30·00									34
1·91									35
5·10									36
91·77									37
15·00									38
35·46									39
184·40	6·50						6·50	6·50	40
10·85									41
32·00									42
6·40									43
27·06									44
2,002·09	13·45						13·45	13·45	45
55·42									46
58·00									47
36·05									48
15·18									49
8·63									50
19·80									51
5·50									52
56·90									53
198·81						136·57	136·57		54
6·00									55
277·00									56
100·00									57
30·82	9·50						9·50	9·50	58

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voie simple.						
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total de milles exploités.
		Ligne-mère.	Emb. et rameaux.					
59	Quebec Montreal & Southern......	190·78	1·40	....	....	....	....	192·18
60	Red-Mountain....................	9·59	....	....	....	....	....	9·59
61	Ruthland & Noyan................	3·39	....	....	....	....	....	3·39
62	Roberval & Saguenay.............	20·00	16·80	....	....	....	....	36·80
63	Salisbury & Albert..............	45·00	....	....	....	....	....	45·00
64	St. Lawrence & Adirondack.......	32·82	....	....	13·30	....	8·80	54·92
65	St. Martins.....................	30·00	....	....	....	....	....	30·00
66	Sydney & Louisburg..............	39·17	28·85	1·05	1·20	....	....	70·27
67	St. John & Quebec...............	119·87	....	....	....	....	....	119·87
68	St. Clair Tunnel Co.............	1·23	....	....	....	....	....	1·23
69	Témiscouata.....................	113·00	....	....	....	....	....	113·00
70	Temiskaming & Northern Ontario.	252·29	76·21	....	....	....	....	328·50
71	Mille-Iles......................	6·08	....	·25	....	....	....	6·33
72	Toronto, Hamilton & Buffalo......	79·88	15·17	....	....	....	4·36	99·41
73	Vancouver, Victoria & Eastern.....	224·12	....	....	....	....	1·48	225·60
74	Victoria & Sidney, C.-B..........	15·97	....	....	....	....	....	15·97
75	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	·99	....	....	....	....	....	·99
76	Wabash, en Canada...............	....	....	....	....	....	245·40	245·40
77	York & Carleton.................	10·50	....	....	....	....	....	10·50
	Total final................	20,267·07	10,786·73	3,498·50	2,258·47	623·28	762·48	38,196·53

durant l'exercice terminé le 30 juin 1915—Toutes les voies ferrées —*Suite.*

Rails d'acier.	Voie double.								Numéro.
	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total de milles exploités.	Rails d'acier.	
	Ligne mère.	Embranc. et rameaux.							
192·18									59
9·59									60
3·39									61
36·80									62
45·00									63
46·12									64
30·00									64
70·27	1·00						1·00	1·00	66
119·87									67
1·23									68
113·00									69
328·50	1·70						1·70	1·70	70
6·33									71
95·05	9·79	·29				·37	10·45	10·08	72
224·12	7·12						7·12	7·12	73
15·79									74
·99									75
									76
10·50									77
37,434·05	2,194·26	17·15		265·00	12·25	194·16	2,682·82	2,488·66	

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies sur chantiers et voies d'évitement.						
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu de droits de circulation.	Total de milles exploités.
		Ligne-mère.	Embr. et rameaux.					
1	Algoma Central & Hudson Bay	26·70	·68		12·76			40·14
2	Algoma Eastern	7·95			4·25		1·04	13·24
3	Atlantic, Quebec & Western	1·80						1·80
4	Bedlington & Nelson							
5	Brandon, Sask'n & Hudson Bay	10·61						10·61
6	British Yukon							
7	Canada & Gulf Terminal	2·00						2·00
8	Canada Southern	177·54	48·43				7·65	233·62
	Chemins de fer de l'Etat—							
9	Intercolonial	491·66						491·66
10	Ile du Prince-Edouard	31·30						31·30
11	Canadian Northern, réseau du			714·21	92·20	35·62		842·03
12	Canadien du Pacifique	2,668·60			1,106·90			3,775·50
13	Cap-Breton							
14	Caraquet	3·05						3·05
15	Central-Vermont	7·93						7·93
16	Crow's-Nest Southern	13·86						13·86
17	Cumberland Ry. & Coal Co	16·00						16·00
18	Detroit River Tunnel Co							
19	Dominion Atlantic	15·74	12·46		5·50		6·00	39·70
20	Eastern British Columbia	2·19						2·19
21	Edmonton, Dunvegan & B.C.	20·89						20·89
22	Elgin & Havelock							
23	Esquimalt & Nanaimo	46·30						46·30
24	Essex Terminal							
25	Fredericton & Grand Lake							
26	Grand-Tronc	1,365·92				42·48	5·41	1,413·81
27	Grand-Tronc-Pacifique	395·52					13·88	409·40
28	Hereford	8·55						8·55
29	International New Brunswick	8·35						8·35
30	Inverness Ry. & Coal Co	8·20						8·20
31	Kent Northern							
32	Kettle Valley	17·30			6·28		2·29	25·87
33	Klondike Mines	2·00						2·00
34	Lotbinière & Mégantic	3·00						3·00
35	Maganetawan River							
36	Maine Central							
37	Manitoba Great Northern	9·61						9·61
38	Maritime Coal Ry. & Power Co		3·00					3·00
39	Massawippi Valley	10·58						10·58
40	Montreal & Atlantic	40·10						40·10
41	Morrissey, Fernie & Michel							
42	Moncton & Bouctouche	2·00						2·00
43	Midland of Manitoba	11·11						11·11
44	Napierville, Jonction de	3·36						3·36
45	National Transcontinental	368·86			58·00			426·86
46	Nelson & Fort-Sheppard	2·99						2·99
47	New-Brunswick Coal & Ry. Co	7·00						7·00
48	New Brunswick & P.E. Island	4·28						4·28
49	New-Westminster Southern	1·28						1·28
50	North-Shore	1·37						1·37
51	Northern New B'k. & Seaboard							
52	Nosbonsing & Nipissing							
53	Ottawa & New-York	9·54						9·54
54	Père Marquette	74·14					23·03	97·17
55	Philipsburg Ry. & Quarry Co.							
56	Québec-Central							
57	Québec-Oriental	3·10						3·10
58	Quebec Ry. Light & Power		6·93					6·93
59	Quebec, Montreal & Southern	23·96	4·09					28·05
60	Red-Mountain	2·99						2·99

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1916—Toutes les voies ferrées—*Suite*.

Rails d'acier.	Total de milles exploités—Toutes les voies.								
	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise.	Lignes exploitées en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails en acier.	Numéro.
	Ligne-mère.	Emb. et rameaux.							
40·14	343·95	21·91	...	21·99	...	·98	388·83	387·85	1
12·20	91·84	3·36	...	5·77	...	3·43	104·40	100·97	2
1·80	104·24	·64	...	...	...	...	104·88	104·88	3
...	12·04	...	...	...	...	...	12·04	12·04	4
10·61	80·06	...	...	...	...	...	80·06	80·06	5
...	85·80	15·32	...	...	...	...	101·12	101·12	6
2·00	35·80	2·00	...	...	...	...	37·80	37·80	7
225·97	629·90	219·65	...	...	...	26·16	875·71	849·55	8
491·66	2,000·67	34·98	...	...	...	76·30	2·111·95	2,035·65	9
31·30	305·90	...	...	...	...	...	305·90	305·90	10
842·03	3,783·17	5,219·23	714·21	468·84	303·81	54·54	10,543·80	10,489·26	11
3,775·50	6,719·10	4,879·70	3,497·20	2,868·80	126·80	93·90	18,185·50	18,091·60	12
...	31·00	...	...	...	...	...	31·00	31·00	13
3·05	87·83	...	...	...	...	...	87·83	87·83	14
7·93	124·53	8·60	...	...	...	...	133·13	133·13	15
13·86	88·04	...	...	...	...	...	88·04	88·04	16
16·00	48·00	...	...	...	...	...	48·00	48·00	17
...	1·45	...	...	...	...	...	1·45	1·45	18
33·70	185·72	84·95	...	37·19	...	34·14	342·00	307·86	19
2·19	16·19	...	...	...	...	...	16·19	16·19	20
20·89	307·89	...	...	...	...	...	307·89	307·89	21
...	27·00	...	...	...	...	...	27·00	27·00	22
46·30	186·00	59·50	...	...	...	...	245·50	245·50	23
...	8·50	1·50	...	...	...	...	10·00	10·00	24
...	35·00	...	...	...	...	...	35·00	35·00	25
1,408·40	5,425·03	...	...	...	279·70	18·11	5·722,84	5,704·73	26
395·52	2,340·16	27·07	...	1·70	...	19·38	2,388·31	2,368·93	27
8·55	60·73	...	...	...	...	...	60·73	60·73	28
8·35	119·65	...	...	...	...	...	119·65	119·65	29
8·20	69·11	...	...	...	...	...	69·11	69·11	30
...	27·00	...	...	...	...	...	27·00	27·00	31
23·58	273·05	...	...	53·45	...	40·80	367·30	326·50	32
2·00	33·81	...	...	...	...	...	33·81	3·81	33
3·00	33·00	...	...	...	...	...	33·00	33·00	34
...	1·91	...	...	...	...	...	1·91	1·91	35
...	5·10	...	...	...	...	...	5·10	5·10	36
9·61	101·38	...	...	...	...	·99	102·37	101·38	37
3·00	12·00	6·00	...	...	...	...	18·00	18·00	38
10·58	46·04	...	...	...	...	2·95	48·99	46·04	39
40·10	149·00	...	...	82·00	...	...	231·00	231·00	40
...	...	5·82	...	5·03	...	...	10·85	10·85	41
2·00	34·00	...	...	...	...	...	34·00	34·00	42
11·11	17·51	...	...	...	...	69·02	86·53	17·51	43
3·36	30·42	...	...	...	...	...	30·42	30·42	44
426·86	2,192·31	...	...	250·09	...	...	2,442·40	2,442·40	45
2·99	58·41	...	...	...	...	5·42	63·83	58·41	46
7·00	65·00	...	...	...	...	...	65·00	65·00	47
4·28	40·33	...	...	...	...	...	40·33	40·33	48
1·28	16·46	...	...	...	...	10·03	26·49	16·46	49
1·37	7·50	2·50	...	...	...	...	10·00	10·00	50
...	19·80	...	...	...	...	...	19·80	19·80	51
...	5·50	...	...	...	...	...	5·50	5·50	52
9·54	66·44	...	...	...	...	1·94	68·38	66·44	53
74·14	272·95	...	...	...	...	297·44	570·39	272·95	54
...	6·00	...	...	...	...	...	6·00	6·00	55
...	138·00	139·00	...	...	...	...	277·00	277·00	56
3·10	103·10	...	...	...	...	...	103·10	103·10	57
6·93	37·00	6·93	...	...	3·32	...	47·25	47·25	58
28·05	214·74	5·49	...	...	...	...	220·23	220·23	59
2·99	12·58	...	...	...	...	...	12·58	12·58	60

TABLEAU 2—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies dans les parcs et voies de garage.						
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu de droit de circulation.	Total de milles exploités.
		Ligne-mère.	Emb. et rameaux.					
61	Ruthland & Noyan	·39						·39
62	Roberval & Saguenay							
63	Salisbury & Albert	5·00						5·00
64	St. Lawrence & Adirondack	6·87			4·75			11·62
65	St-Martin							
66	Sydney & Louisburg		52·79					52·79
67	St-John & Quebec	7·68						7·68
68	St-Clair Tunnel	·35						·35
69	Témiscouata	9·40						9·40
70	Temiskaming & Northern Ont	89·20	21·05					110·25
71	Thousand Islands	1·00						1·00
72	Toronto, Hamilton & Buffalo	62·13	2·86					64·99
73	Vancouver, Victoria & Eastern	47·74						47·74
74	Victoria & Sydney C.-B	1·66						1·66
75	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	·58						·58
76	Wabash (in Canada)							
77	York & Carleton							
	Totaux	6,161·23	152·29	714·21	1,290·64	78·10	59·30	8,455·77

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1916—Toutes les voies ferrées—*Fin.*

Rails d'acier.	Total des milles exploités—Toutes les voies. Lignes représentés par le capital-actions. Ligne-mère.	Emb. et rameaux.	Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droits de circulation.	Total de milles exploités.	Rails d'acier.	Numéro.
·39	3·78	....	....	....	....	....	3·78	3·78	61
....	20·00	16·80	....	....	....	....	36·80	36·80	62
5·00	50·00	....	....	....	....	....	50·00	50·00	63
11·62	39·69	....	....	18·05	....	8·80	66·54	57·74	64
....	30·00	....	....	....	....	....	30·00	30·00	65
52·79	40·17	81·64	1·05	1·20	....	....	124·06	124·06	66
7·68	127·55	....	....	....	....	....	127·55	127·55	67
·35	1·58	....	....	....	....	....	1·58	1·58	68
9·40	122·40	....	....	....	....	....	122·40	122·40	69
110·25	343·19	97·26	....	....	....	....	440·45	440·45	70
1·00	7·08	....	·25	....	....	....	7·33	7·33	71
64·99	151·80	18·32	....	....	....	4·73	174·85	170·12	72
47·74	278·98	....	....	....	....	1·48	280·46	278·98	73
1·66	17·63	....	....	....	....	....	17·63	17·63	74
·58	1·57	....	....	....	....	....	1·57	1·57	75
....	....	....	....	....	....	245·40	245·40	....	76
....	10·50	....	....	....	....	....	10·50	10·50	77
8,396·47	28,620·56	10,958·17	4,212·71	3,814·11	713·63	1,015·94	49,335·12	48,319·18	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie simple exploités dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1916.

Milles exploités dans la NOUVELLE-ÉCOSSE le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	571·48	505·01	66·47	
Cap-Breton	31·00	31·00		
Cumberland	32·00	32·00		
Dominion Atlantic	274·16	274·16		
Canadian Northern, réseau du	381·00	378·46	2·54	
Inverness Railway Coal Co	60·91	60·91		
Maritime Coal, Railway & Power Co	15·00	15·00		
Sydney & Louisburg	70·27	70·09	0·18	
Total	1,435·82	1,366·63	69·19	....

Milles exploités dans l'ILE DU PRINCE-EDOUARD le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Chemin de fer de l'Etat—Ile du Prince-Edouard	274·60	275·20	....	0·60

Milles exploités dans le NOUVEAU-BRUNSWICK le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	474·73	481·58	....	6·85
Canadien du Pacifique	531·80	531·80		
Caraquet & Gulf Shore	84·78	84·78		
Elgin & Havelock	27·00	27·00		
Fredericton & Grand-Lake	35·00	35·00		
International du Nouveau-Brunswick	111·30	111·30		
Maine Central	5·10	5·10		
Moncton & Bouctouche	32·00	32·00		
National Transcontinental	256·00	256·29	....	0·29
New Brunswick Cove	58·00	58·00		
New Brunswick & Prince Edward Island	36·05	35·79	0·26	
North Shore	8·63	8·63		
Northern New Brunswick & Seaboard	19·80	19·80		
Salisbury & Albert	45·00	45·00		
St-Martin	30·00	30·00		
St-Jean et Québec	119·87	118·82	1·05	
Témiscouata	44·00	44·00		
Kent Northern	27·00	27·00		
York & Carlton	10·50	10·50		
Total	1,956·56	1,962·39	1·31	7·14

TABLEAU 3—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer à voie simple exploités dans les provinces pour l'exercice terminé le 30 juin 1916.

Milles possédés dans QUÉBEC, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Atlantic, Quebec & Western	103·08	102·42	0·66	
Canada & Gulf Terminal	35·80	35·80		
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	467·89	464·01	3·88	
Canadian Northern, réseau du	648·30	638·48	9·82	
Canadien du Pacifique	1,737·40	1,063·30	10·10	
Central Vermont	125·20	125·20		
Grand-Tronc	503·28	503·28		
Hereford	52·18	52·18		
Lotbinière et Mégantic	30·00	30·00		
Massawippi Valley	35·46	35·46		
Montreal & Atlantic	162·90	163·40	....	0·50
Napierville Junction	27·06	27·06		
National Transcontinental	707·00	699·41	7·59	
Philipsburg Railway & Quarry Co	6·00	6·00		
Québec Central	277·00	253·00	24·00	
Québec Oriental	100·00	100·00		
Quebec Railway, Light & Power Co	30·82	30·82		
Quebec, Montreal & Southern	192·18	192·18		
Rutland & Noyan	3·39	3·39		
Roberval-Saguenay	36·80	36·80		
St. Lawrence & Adirondack	46·12	46·12		
Témiscouata	69·00	69·00		
Total	4,732·86	4,677·31	56·05	0·50

Milles possédés dans ONTARIO, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Algoma Central & Hudson Bay	347·71	347·81	....	0·10
Algoma Eastern	88·77	88·94	....	0·17
Canada Southern	380·54	380·04	0·50	
Canadian Northern System	2,312·94	1,493·32	819·62	
Canadien du Pacifique	3,290·40	3,290·90	....	0·50
Essex Terminal	10·00	10·00		
Grand-Tronc	3,052·57	3,048·36	4·21	
Grand Tronc Pacific	194·44	365·80	....	171·36
Maganetawan	1·91	1·91		
National Transcontinental	947·09	943·80	3·29	
Nosbonsing & Nipissing	5·50	5·50		
Ottawa & New York	56·90	56·90		
Pere Marquette	198·81	198·81		
Temiskaming & Northern Ontario	328·50	328·49	0·01	
Thousand Islands	6·33	6·33		
Toronto, Hamilton & Buffalo	95·05	95·03	0·02	
Detroit River Tunnel Co	1·45	1·45		
St. Clair Tunnel	1·23	1·10	0·13	
Total	11,320·14	10,664·49	827·78	172·13

Milles possédés dans le MANITOBA, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	69·45	69·45		
Canadian Northern System	2,108·86	2,201·39	....	92·53
Canadien du Pacifique	1,727·80	1,728·10	....	0·30
Grand Trunk Pacific	213·31	306·50	....	93·19
Manitoba Great Northern	91·77	91·77		
Midland of Manitoba	6·40	6·40		
National Transcontinental	92·00	94·00	....	2·00
Total	4,309·59	4,497·61	....	188·02

TABLEAU 3—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer à voie simple exploités dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Suite*

Milles possédés dans la SAKATCHEWAN, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Canadian Northern, réseau du	2,195·63	2,151·44	44·19	
Canadien du Pacifique	2,767·70	2,760·70	7·00	
Grand Tronc Pacific	415·00	415·00		
Total	5,378·33	5,327·14	51·19	

Milles possédés dans l'ALBERTA le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Canadian Northern, réseau du	1,269·84	896·04	373·80	
Canadien du Pacifique	1,900·90	1,841·00	59·90	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	287·00	....	287·00	
Grand Trunk Pacific	436·44	436·67	....	0·23
Total	3,894·18	3,173·71	720·70	0·23

Milles possédés dans la COLOMBIE- BRITANNIQUE, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Bedlington & Nelson	12·04	12·04		
British Yukon	31·22	31·22		
Canadien du Pacifique	1,431·00	1,431·00		
Crow's Nest Southern	74·18	74·18		
Canadian Northern, réseau du	502·60	....	502·60	
Eastern British Columbia	14·00	14·00		
Esquimalt & Nanaimo	199·20	199·00	0·20	
Grand Trunk Pacific	704·72	704·94	....	0·22
Kettle Valley	302·92	255·75	47·17	
Morrissey, Fermie & Michel	10·85	10·85		
Nelson & Fort Sheppard	55·42	55·42		
New Westminster Southern	15·18	23·73	....	8·55
Red Mountain	9·59	9·59		
Vancouver, Victoria & Eastern	224·12	261·67	....	37·55
Victoria & Sidney, B.C	15·97	15·97		
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	0·99	0·99		
Total	3,604 00	3,100 35	549·97	46·32

TABLEAU 3—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer à voie simple exploités dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Fin.*

Milles possédés dans le TERRITOIRE DU YUKON, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1916.	1915.	Augmentation.	Diminution.
British Yukon	69·90	69·90		
Klondike Mines (non exploités)	31·81	31·81		
Total	101·71	101·71		

Milles possédés dans les ÉTATS-UNIS, le 30 juin.

Canadian Northern, réseau du	228·06	221·14	6·92	
Canadien du Pacifique	176·70	176·70		
Montréal et Atlantique	21·50	....	21·50	
Total	426·26	397·84	28·42	

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

	1	2	3	4	5	6
		Actions.			Dette	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille. de la ligne.	Proportion avec le capital total du ch. de fer 100 x col. 2. — Col. 12.	Montant impayé. — Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de ligne.
		$	$	p.c.	$	$
1	*Algoma Central & Hudson Bay	10,000,000	29,085	46·11	11,542,000	34,739
2	Algoma Eastern	3,000,000	34,483	53·20	2,770,000	30,199
3	Atlantic, Quebec & Western	2,000,000	19,139	43·90	2,548,675	24,389
4	Bedlington & Nelson	1,000,000	83,056	100·00		
5	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	2,150,000	30,958	100·00		
6	British Yukon	2,394,119	29,016	58·92	2,044,760	20,221
7	Canada & Gulf Terminal	600,000	16,760	45·00	740,000	20,670
8	Canada Southern	15,000,000	39,470	39·86	22,630,000	59,546
	Chemins de fer de l'Etat—					
9	Canadian Northern, réseau du	100,000,000	11,110	24·04	327,928,765	36,436
10	Pacifique-Canadien	†516,966,803	45,846	96·42	15,330,000	1,359
11	Atlantic & North West				6,453,200	32,089
12	Calgary & Edmonton				5,458,894	9,945
13	Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool				500,000	12,920
14	Manitoba South Western Colonization				2,544,000	11,810
15	Guelph Junction	170,000	11,200	100·00		
16	New Brunswick				7,821,127	38,189
17	New Brunswick & Canada				170,000	1,411
18	Fredericton				100,000	4,525
19	St. John & Maine				216,664	2,312
20	New Brunswick Southern				500,000	6,173
21	Ontario & Quebec	21,502,591	45,288	100·00		
22	St. Laurent et Ottawa				973,333	16,695
23	St. Stephen & Milltown	50,000	10,869	100·00		
24	Shuswap & Okanagan				108,527	2,128
25	Joliette & Brandon				125,000	11,363
26	Toronto, Grey & Bruce				3,500,000	18,431
27	Cape Breton	1,000,000	32,258	100·00		
28	Caraquet	1,250,000	18,382	74·00	500,000	5,882
29	Crow's Nest Southern	4,210,000	56,754	100·00		
30	Cumberland Ry. & Coal Co	‡				
31	Detroit, rivière, tunnel	3,000,000		14·28	18,000,000	
32	Dominion Atlantic	2,433,333	9,804	28·34	5,998,166	24,786
33	Eastern B.C	420,000	30,000	100·00	7,000,000	
34	Edmonton, Dunvegan & British Col	250,000				
35	Elgin & Havelock	44,900	1,551	45·56	50,000	1,852
36	Essex Terminal	300,000	30,000	45·46	420,000	42,000
37	Esquimalt & Nanaimo	2,500,000	12,562	34·09	4,832,000	24,278
38	Fredericton & Grand-Lac	140,000	4,000	23·53	465,000	13,286
39	Grand-Tronc	241,237,589	72,509	55·18	194,959,974	58,576
40	Buffalo & Lake Huron	2,605,632	14,967	39·48	4,279,456	22,942
41	Central Counties	500,000	12,990	56·81	380,000	9,873
42	Pembroke Southern	178,000	8,334	54·27	150,000	7,022
43	Grand-Tronc Pacifique	24,942,000	12,706	12·90	173,782,100	88,574
44	Hereford	800,000	15,137	50·00	800,000	15,137
45	International Bridge Co	1,500,000		75·00	512,260	
46	Kent Northern	75,000	2,778	69·50	32,000	1,185
47	Kettle Valley	375,000	16,892	100·00		

*Entre les mains des receveurs.
†Ceci comprend $176,284,882 des débentures consolidées du P.C.
‡Capital général de la Dominion Coal Co.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1916.

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par les obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du ch. de fer 100 x col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de Cies de trust p. matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéro.
p. 100.	$	$	$	$	$	$	
53·89	11,080,000	...	...	462,000	21,542,000	63,030	1
46·80	2,500,000	...	...	270,000	5,770,000	66,322	2
56·10	2,548,675	...	...	...	4,548,675	43,528	3
...	...	...	...	...	1,000,000	83,056	4
...	...	...	...	...	2,150,000	30,958	5
41·08	2,044,760	...	...	...	4,438,879	49,237	6
55·00	740,000	...	...	...	1,340,000	37,430	7
60·14	22,630,000	...	...	...	37,630,000	99,016	8
75·96	286,066,265	...	25,000,000	16,862,500	427,928,765	47,547	9
3·58	3,650,000	...	...	11,680,000	532,296,803	47,206	10
100·00	6,453,200	...	...	...	6,453,200	32,089	11
100·00	5,458,894	...	...	...	5,458,894	9,945	12
100·00	500,000	...	...	...	500,000	12,920	13
100·00	2,544,000	...	...	...	2,544,000	11,810	14
...	...	...	...	...	170,000	11,200	15
100·00	7,821,127	...	...	...	7,821,127	38,189	16
100·00	170,000	...	...	...	170,000	1,411	17
100·00	100,000	...	...	...	100,000	4,525	18
100·00	216,664	...	...	...	216,664	2,312	19
100·00	500,000	...	...	...	500,000	6,173	20
...	...	...	...	...	21,502,591	45,288	21
100·00	973,333	...	...	...	973,333	16,695	22
...	...	...	...	...	50,000	10,869	23
100·00	108,527	...	...	...	108,527	2,128	24
100·00	125,000	...	...	...	125,000	11,363	25
100·00	3,500,000	...	...	...	3,500,000	18,431	26
...	...	...	...	...	1,000,000	32,258	27
26·00	500,000	...	...	...	1,750,000	23,764	28
...	...	...	...	...	4,210,000	56,754	29
...	...	...	...	...	‡	...	30
85·72	18,000,000	...	...	...	21,000,000	...	31
71·66	5,998,166	...	...	...	8,431,499	34,590	32
...	...	...	...	...	420,000	30,000	33
68·19	3,000,000	...	...	...	4,400,000	22,132	34
...	7,000,000	...	...	...	7,250,000	...	35
54·44	50,000	...	...	...	94,900	3,403	36
54·54	420,000	...	...	...	720,000	72,000	37
65·91	4,832,000	...	...	...	7,332,000	36,840	38
76·47	465,000	...	...	...	605,000	17,286	39
44·82	188,726,974	...	...	6,233,000	436,197,563	131,085	40
60·52	4,279,456	...	...	...	6,885,088	37,909	41
43·19	380,000	...	...	...	880,000	22,863	42
45·73	150,000	...	...	...	328,000	15,356	43
87·10	173,782,100	...	...	...	198,724,100	101,280	44
50·00	800,000	...	...	...	1,600,000	30,274	45
25·00	512,260	...	...	...	2,012,260	...	46
30·50	32,000	...	...	...	107,000	3,963	47

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Actions.			Dette	
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le capital total du ch. de fer. 100 x col. 2. — Col. 12.	Montant impayé. — Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p. 100.	$	$
48	Klondike Mines	1,375,000	44,355	56·00	1,091,250	34,305
49	Lake Erie & Detroit River	1,400,000	7,042	31·81	3,000,000	15,090
50	Lac Champlain et St-Laurent Jonction	600,000	9,917	61·35	378,000	6,248
51	Lotbinière et Mégantic	50,000	1,666	100·00	....	....
52	Maine Central (Princeton)	86,950	17,049	50·00	86,950	17,049
53	Manitoba Great Northern	2,066,000	22,513	100·00	....	....
54	Massawippi Valley	800,000	22,560	100·00	....	....
55	Midland of Manitoba	4,300,000	671,875	100·00	....	....
56	Montréal et Atlantique	3,200,000	31,098	71·34	1,065,000	10,350
57	Montréal et ligne provinciale	1,000,000	17,064	83·33	200,000	4,926
58	Montreal & Vermont-Junction	1,000,000	42,373	100·00	....	....
59	Moncton & Bouctouche	250,000	7,812	80·65	60,000	1,875
60	Morrissey, Fernie & Michel	1,263,000	217,010	100·00	....	....
61	Maritime Coal, Ry. & Power Co	2,027,500	135,166	....	1,634,000	108,933
62	Napierville Junction	600,000	22,173	100·00	....	....
63	Nelson & Fort Sheppard	2,846,800	51,368	100·00	....	....
64	New Westminster Southern	600,000	25,284	100·00	....	....
65	North Shore (N.B.)	98,000	11,355	73,68	35,000	4,056
66	Northern New Brunswick and Seaboard	298,500	15,075	51·00	297,000	15,000
67	Ottawa & New York	1,000,000	17,575	38·46	1,600,000	28,119
68	Pàre Marquette (Canada)	....	....	....	5,870,000	29,500
69	Phillipsburg Ry. & Quarry Co	124,500	20,750	75·70	40,000	6,666
70	Quebec Central	3,381,603	15,233	35·17	6,233,406	28,079
71	Quebec Oriental	119,500	1,195	5·68	1,984,990	19,850
72	Quebec, Montreal & Southern	1,000,000	5,208	14,27	6,000,000	31,248
73	Red Mountain	412,600	43,024	100·00	....	....
74	Roberval & Saguenay	2,000,000	54,347	61·13	1,272,000	34,565
75	Rutland & Noyan	100,000	29,499	50·00	100,000	29,499
76	Salisbury & Albert	150,000	3,333	100·00	....	....
77	Schomberg & Aurora	250,000	17,361	45·45	300,000	20,020
78	Stanstead, Shefford & Chambly	608,750	14,517	79·60	155,865	3,624
79	St. Clair Tunnel	700,000	....	21·90	2,500,000	....
80	St. Lawrence & Adirondack	1,230,655	34,497	57·37	914,418	27,862
81	St-Martin	99,000	3,300	52·38	90,000	3,000
82	Témiscouata	1,000,000	8,849	24·41	3,099,669	27·401
83	Mille Iles	60,000	....	....	58,000	7,913
84	Toronto, Hamilton & Buffalo	4,512,500	47,500	35·15	4,330,000	45,580
85	Vancouver, Victoria & Eastern	20,850,000	79,861	100·00	....	....
86	Victoria & Sidney	103,000	6,449	27·00	300,000	18,785
87	Victoria Terminal & Ferry Co	500	505	100·00	....	....
88	York & Carleton	105,000	10,000	100·00	....	....
	Total final	1,024,264,325	....	....	868,861,449	....

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1916.

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par les obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du chem. de fer. 100 x col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéro.
p. 100	$	$	$	$	$	$	
...	...	...	...	...	375,000	16,892	48
44·00	935,040	156,210	...	...	2,466,250	78,660	49
38·65	378,000	...	...	...	978,000	16,165	50
...	...	...	...	...	50,000	1,666	51
50·00	86,950	...	...	...	173,900	34,098	52
...	...	...	...	...	2,066,000	22,513	53
...	...	...	...	...	800,000	22,560	54
...	...	...	...	...	4,300,000	671,875	55
28·66	1,065,000	...	...	...	4,265,000	41,448	56
16·67	200,000	...	...	...	1,200,000	21,990	57
...	...	...	...	...	1,000,000	42,373	58
19·35	60,000	...	...	...	310,000	9,687	59
...	...	...	...	...	1,263,000	217,010	60
44·00	1,634,000	...	...	...	3,661,500	244,099	61
...	...	...	...	...	600,000	22,173	62
...	...	...	...	...	2,846,800	51,368	63
...	...	...	...	...	600,000	25,284	64
26·32	35,000	...	...	...	133,000	15,411	65
49·00	297,000	...	...	...	595,500	30,075	66
61·54	1,325,000	...	275,000	...	2,600,000	45,694	67
100·00	5,870,000	...	...	...	5,870,000	29,500	68
24·30	40,000	...	...	...	164,500	27,416	69
64·83	6,233,406	...	...	...	9,615,009	43,312	70
94·32	1,948,000	36,990	...	...	2,104,490	21,045	71
85·73	...	6,000,000	...	...	7,000,000	36,456	72
...	...	...	...	...	412,600	43,024	73
38,87	1,260,000	12,000	...	...	3,272,000	88,912	74
50·00	100,000	...	...	...	200,000	58,998	75
...	...	...	...	...	150,000	3,333	76
54·55	300,000	...	...	...	550,000	37,361	77
20·40	155,865	...	...	...	764,615	17,781	78
78·10	2,500,000	...	...	...	3,200,000	...	79
42·63	914,418	...	...	...	2,145,073	65,359	80
47·62	90,000	...	...	...	189,000	6,300	81
75·59	3,099,669	...	...	...	4,099,669	36,250	82
...	58,000	...	...	...	118,000	16,098	83
64·85	3,280,000	...	...	1,050,000	8,842,500	93,079	84
...	...	...	...	...	20,850,000	79,681	85
73·00	300,000	...	...	...	403,000	25,234	86
...	...	...	...	...	500	505	87
...	...	...	...	...	105,000	10,000	88
...	800,823,749	6,205,200	25,275,000	36,557,500	1,893,125,774	...	..

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

Numéro.	1	2	3	4	5	6
		Actions.				Dette.
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 x col. 2. Col. 12.	Montant impayé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p.c.	$	$
1	Alberta & Great Waterways........	50,000	....	0·67	7,400,000	....
2	Calgary & Fernie..................	25,000	....	....	....	....
3	Central Canada....................	62,500	....	3·00	2,000,000	....
4	Erie, London & Tillsonburg.........	500,000	....	100·00	....	....
5	Grand-Tronc-Pacifique, embranch... }	1,000,000	....	6·90	13,469,004	....
6	" " Saskatchewan }					
7	High River & Hudson Bay..........	25,000	....	100·00	....	....
8	Lake Erie & Northern..............	1,500,000	....	48·40	1,600,000	....
9	Lake Huron & Northern Ontario.....	595,000	....	50·00	595,000	....
10	Pacific Great Eastern..............	25,000,000	....	55·00	20,160,000	....
11	Pacific, Northern & Omenica........	250,000	....	100·00	....	....
	Totaux final..................	29,007,500	....	....	45,224,004	....

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1916 (Lignes en construction.)

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par des obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 x col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéro
p.c.	$	$	$	$	$	$	
99·33	7,400,000	....	....	....	7,450,000	....	1
....	....	....	....	....	25,000	....	2
97·00	2,000,000	....	....	....	2,062,500	....	3
....	....	....	....	....	500,000	....	4
93·10	13,469,004	....	....	....	14,469,004	....	5
....	....	....	....	....	....	....	6
....	....	....	....	....	25,000	....	7
51·60	1,600,000	....	....	....	3,100,000	....	8
50·00	595,000	....	....	....	1,190,000	....	9
45·00	20,160,000	....	....	....	45,160,000	....	10
....	....	....	....	....	250,000	....	11
....	45,224,004	....	....	....	74,231,504	....	

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.				Par les
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêt.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Albert Southern } abandonné	50,460 00	50,460 00		N.-Brunswick ..	48,680,00
2	Harvey embr. } abandonné	5,553 57	5,553 57		"	9,000 00
3	*Alberta-Central (C.P.)....	404,480 00	404,480 00			
4	Algoma-Central et Baie d'Hudson	2,048,704 00	2,048,704 00		Ontario	199,620 00
5	Algoma-Eastern	547,648 00	547,648 00		"	265,000 00
6	Atlantique, Québec et de l'ouest	902,800 00	902,800 00			
7	Bedlington et Nelson (rien)					
8	Brandon, Sask. et Baie d'Hudson (rien)					
9	British-Yukon (rien)					
10	Bruce-Mines et Algoma, maintenant lac Huron et N. Ontario	53,920 00	53,920 00		Ontario	50,918,00
11	Canada et Gulf-Terminal	210,053 59	210,053 59		Québec	
12	Canada-Southern, compren.					
13	Sarnia, Chatham et Erie				Ontario	
14	Leamington et St-Clair	51,200 00	51,200 00		"	147,859 00
15	Ch. de fer du gouv. Canad.—					
16	Intercolonial, comprenant,					
17	Canada-Eastern	374,839 84	374,839 84			
18	Drummond-County	423,936 00	423,936 00		Québec	
19	Fredericton et St-Mary's-Bridge	30,000 00	30,000 00			
20	Ch. de fer Nova-Scotia-Steel et Coal Co	40,000 00	39,840 00		Nouvelle-Ecosse	40,000 00
21	Ile du Prince-Edouard					
22	Canadian-Northern: comprenant	374,606 00	374,606 00			
23	Baie de Quinté	350,455 25	350,455 25		Ontario	84,000 00
24	Brockville, Westport et Northwestern	140,800 00	140,800 00		"	
25	Central-Ontario et	205,862 79	205,862 79		"	278,000 00
26	Ch. de fer Marmora et Mining Co	30,720 00	30,720 00		"	19,149 39
27	Edmonton, Yukon et Pacifique	160,000 00	91,200 00			
28	Ch. de fer Inverness et Coal Co	627,000 00	368,545 97		Nouvelle-Ecosse	272,000 00
29	Irondale, Bancroft et Ottawa	144,000 00	144,000 00		Ontario	315,000 00
30	Manitoba				Manitoba	641,575 25
31	Ontario et riv. La Pluie	1,534,526 00	1,534,526 00		Ontario	1,072,800 00
32	Port-Arthur, Duluth et Western	271,200 00	271,200 00		"	255,571 00
33	Halifax et South-Western	819,874 93	819,874 93		Nouvelle-Ecosse	
34	Central de la N.-E et N.-E. Sud	653,776 00	653,776 00		"	
35	Halifax et Yarmouth	160,000 00	160,000 00		"	156,499 33
36	Liverpool et Milton	32,000 00	32,000 00			
37	Middleton et plage Victoria	125,760 00	125,760 00			
38	Québec et Lac St-Jean	1,454,695 00	1,261,463 50		Québec	2,533,000 00
39	Can. Northern-Ontario	14,775,872 00	14,028,582 10		Ontario	
40	Can. Northern-Quebec	2,020,616 89	2,020,616 89		Québec	1,194,129 46
41	*Can. Northern-Alberta	3,094,104 00	3,094,104 00			
42	*Can. Northern-Pacific	5,648,626 37	5,648,626 37			
43	*Central du Canada	30,145 02	30,145 02			
44	Canadien du Pacifiq:— Possédée—	{30,369,374 70 10,189,521 00	30,369,374 70 10,189,521 00	*	Manitoba Colombie-Britannique	375,377 50 37,500 00
45	Canada-Central	1,525,250 00	1,525,250 00		Ontario	1,479,000 00

*En voie de construction.
†Protégés par les obligations garanties de la compagnie

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1916.

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
48,680 00	...	...	...	...	...	...	1
9,000 00	...	...	...	...	...	...	2
...	...	...	...	...	...	...	3
199,620 00	...	...	...	...	...	...	4
265,000 00	...	...	...	...	...	...	5
...	...	...	...	...	...	...	6
...	...	...	...	...	...	...	7
...	...	...	...	...	...	...	8
...	...	...	...	...	...	...	9
50,918 00	...	...	500 00	500 00	...	...	10
...	...	...	20,600 00	20,600 00	...	...	11
							12
...		...	322,500 00	322,500 00	...	...	13
147,859 00	...	...	...	...	...	...	14
							15
							16
...	...	...	...	...	...	...	17
...	...	...	15,000 00	15,000 00	...	...	18
...	...	...	...	...	...	...	19
40,000 00	...	...	4,000 00	4,000 00	...	...	20
...	...	...	...	...	...	...	21
...	...	...	...	...	...	650,000 00	22
84,000 00	...	...	197,990 43	197,990 43	...	...	23
...	...	...	116,000 00	116,000 00	...	...	24
278,000 00	...	...	93,500 00	93,500 00	...	...	25
19,149 39	...	...	...	...	...	...	26
...	...	...	...	...	...	...	27
223,000 00	...	...	100,000 00	50,000 00	...	...	28
135,000 00	...	...	...	...	...	...	29
641,575 25	...	...	...	...	...	...	30
1,072,800 00	...	...	50,000 00	50,000 00	...	...	31
255,571 00	...	...	40,000 00	40,000 00	...	...	32
...	†4,447,000 00	...	...	...	...	...	33
...	...	...	88,874 17	88,874 17	...	...	34
156,499 33	...	...	15,338 93	15,338 93	...	...	35
...	...	...	...	...	...	...	36
...	...	...	...	...	...	...	37
2,368,816 88	...	...	12,000 00	12,000 00	...	450,000 00	38
...	...	...	20,000 00	20,000 00	...	...	39
1,194,129 46	...	...	82,000 00	82,000 00	...	200,000 00	40
...	...	...	...	...	...	...	41
...	...	...	...	...	...	...	42
...	...	...	...	...	...	...	43
372,157 50 37,500 00	...	...	572,500 00	464,761 29	...	...	44
1,479,000 00	...	...	...	...	...	42,500 00	45

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.				Par les
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
	Pacifique Canadien—*Suite.*					
46	Lac Témiskaming Colonisation	310,335 95	310,335 95		Québec	350,076 82
47	Montréal et Western	361,270 00	361,270 00		"	472,500 00
48	North-Shore	1,500,000 00	1,500,000 00			
49	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental				Québec	727,000 00
	Louée—					
50	Ch. de fer Alberta et Irrigation Co	148,094 00	148,094 00			
51	Esquimalt et Nanaïmo	1,520,560 00	1,520,560 00			
52	Kingston et Pembroke	48,000 00	48,000 00		Ontario	456,493 00
53	Vallée St-Maurice	173,120 00	173,120 00			
54	Atlantic et North West	3,888,800 00	3,888,800 00		Québec	711,122 00
55	Cap-de-la-Madeleine	7,424 00	7,424 00			
56	Columbia et Kootenay	88,800 00	88,800 00			
57	Vallée-Crédit				Ontario	531,000 00
58	Frédéricton				N.-Brunswick	230,000 00
59	Guelph Jonction	51,200 00	46,000 00		Ontario	
60	Guelph et Goderich				"	
61	Kindsay, Bobcaygeon et Pontypool	185,173 06	185,173 06		"	52,500 00
62	Manitoba and Northwestern				Manitoba	
63	Manitoba South - West Colonization				"	
64	Montréal et Lac Maskinongé	41,280 00	41,280 00		Québec	87,750 00
65	Montréal et Ottawa	192,000 00	192,000 00		Ontario Québec	100,000 00 182,210 00
66	Nakusp and Slocan	121,600 00	117,760 00		Colombie - Britannique.	
67	Nouveau-Brunswick				N.-Brunswick	76,000 00
68	Nouveau - Brunswick et Canada				"	575,000 00
69	N.-Brunswick Southern				"	413,000 00
70	Nicola, Kamloops and Similkameen	300,800 00	300,800 00			
71	Northern Colonization	355,200 00	355,200 00		Québec	96,000 00
72	Ontario et Québec	196,000 00	196,000 00		Ontario	
73	Ottawa, Northern and Western	950,000 00	821,009 20		Ontario Québec	50,000 00 1,316,389 15
74	Orford Mountain	202,926 50	202,926 50		Québec	138,884 92
75	Saskatchewan and Western				Manitoba	
76	Shuswap et Okanagan	163,200 00	163,200 00			
77	Pont St-Jean et ch. de fer de prolongement			433,900 00	N.-Brunswick	5,181 81
78	St-Jean et Maine				"	880,000 00
79	St-Laurent et Ottawa				Ontario	
80	St-Mary's and Western Ontario	67,709 00	67,709 00		"	
81	St-Stephen and Milltown	14,848 00	14,848 00		N.-Brunswick	13,920 00
82	Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique	158,871 48	150,071 48		Ontario	38,564 00
83	Vallée Tobique	134,016 00	134,016 00		N.-Brunswick	70,000 00
84	Toronto, Grey and Bruce	14,656 00	14,656 00		Ontario	375,282 00
85	Vancouver et île Lulu	61,670 00	61,670 00			
86	West Ontario Pacific	60,000 00	60,000 00		Ontario	
87	Cap-Breton	196,800 00	196,800 00		Nouv-Ecosse	99,200 00
88	Caraquet et	224,000 00	224,000 00		N.-Brunswick	180,000 00
89	Gulf Shore	53,699 20	53,699 20		"	41,950 00

*Montant payé pour terres remises par les compagnies.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1916—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
350,076 82	...	...	...	...	...	...	46
472,500 00	...	...	...	...	...	...	47
...	...	...	...	...	...	...	48
727,000 00	1,176,956 00	...	25,000 00	25,000 00	771,644 62	...	49
...	...	...	...	...	...	...	50
...	...	...	...	...	...	...	51
456,493 00	...	...	509,320 00	509,320 00	...	...	52
...	...	...	...	...	...	...	53
699,192 08	...	...	...	...	...	325,000 00	54
...	...	...	...	...	...	...	55
...	...	...	...	...	...	...	56
531,000 00	...	...	1,085,000 00	1,085,000 00	...	...	57
230,000 00	...	...	80,000 00	80,000 00	...	...	58
...	...	...	...	...	...	193,000 00	59
...	...	...	31,000 00	31,000 00	...	...	60
52,500 00	...	...	73,000 00	73,000 00	...	...	61
...		...	215,600 00	215,600 00	...	...	62
...	900,000 00	...	...	...	...	...	63
87,750 00	...	...	...	...	...	...	64
100,000 00	...	...	...	...	} ...	...	65
182,210 00	...	...	5,300 00	5,300 00			
...	647,074 00	...	...	...	...	...	66
76,000 00	...	...	23,000 00	23,000 00	...	...	67
575,000 00	...	...	47,500 00	47,500 00	...	...	68
413,000 00	...	...	3,000 00	3,000 00	...	...	69
...	...	...	...	...	...	...	70
96,000 00	...	...	...	...	...	...	71
...	...	...	52,500 00	52,500 00	...	...	72
50,000 00	...	...	150,000 00	150,000 00	} ...	...	73
1,192,672 58	...	...	101,000 00	100,000 00			
138,884 92	...	...	3,000 00	3,000 00	...	...	74
...	...	...	10,000 00	10,000 00	...	...	75
...	...	...	...	...	...	...	76
5,181 81	...	...	...		...	...	77
880,000 00	...	300,000 00	...		...	60,000 00	78
...		...	...	...	300,000 00	90,000 00	79
...	...	...	80,000 00	77,996 39	...	...	80
13,920 00	...	...	...	...	...	...	81
38,564 00	...	...	75,000 00	75,000 00	...	...	82
70,000 00	...	...	...	...	...	...	83
375,282 00	...	...	988,000 00	969,561 44	...	...	84
...	...	...	...	...	...	...	85
...	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...	86
99,200 00	...	...	10,000 00	10,000 00	...	...	87
180,000 00	...	...	...	...	...	...	88
41,950 00	...	...	...	...	...	...	89

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			par les	
		Subsides.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
90	Colchester Coal et ch. fer Co	12,800 00	12,800 00			
91	Ch. de fer Cumberland Coal Co	44,800 00	39,850 00		Nouv.-Ecosse	184,450 00
92	Dominion Atlantic, comprenant					
93	Windsor et Annapolis	1,193,369 00	1,193,369 00			
94	Cornwallis Valley	44,800 00	44,800 00		Nouv.-Ecosse	44,800 00
95	Western Counties	500,000 00	500,000 00		"	679,197 45
96	Midland de N.-E.	399,060 40	399,060 40		"	185,600 00
97	Eastern Colombie-Britan. (rien)					
98	Elgin et Havelock	†82,652 82	†82,652 82		N.-Brunswick	107,500 00
99	Essex Terminal (rien)					
100	Fredericton and Grand Lake	216,576 00	216,576 00			
101	Grand-Tronc, comprenant			15,142,633 33		
102	Beauharnois-Jonction	62,400 00	62,400 00		Québec	179,073 00
103	Brantford, Norfolk et Port-Burwell				Ontario	68,000 00
104	Buffalo et Lac Huron				"	
105	Cobourg, Blairton et Marmora				"	18,740 00
106	Grand-Tronc, Victoria Pont Jubilé	500,000 00	500,000 00			
107	Grand-Tronc, baie Georgienne et Lac Erié				Ontario	336,000 00
108	Grand-Jonction, Belleville et N. Hastings	21,888 00	21,888 00		"	224,660 00
109	Embranch. d'Owen-Sound	39,744 00	39,744 00		"	
110	Hamilton et North-Western				"	565,020 00
111	London, Huron and Bruce				"	178,630 00
112	Midland, Ontario				"	168,350 00
113	Montréal et Champlain-Jonction	103,600 00	103,600 00		Québec	150,000 00
114	Northern				Ontario	196,188 00
115	North-Simcoe				"	83,300 00
116	Northern Pacific-Junction	1,320,000 00	1,320,000 00			
117	South-Norfolk	54,400 00	54,400 00		Ontario	
118	Toronto et Nipissing				"	105,212 00
119	Lac Simcoe, Jonction				"	53,000 00
120	Victoria				"	312,000 00
121	Waterloo-Junction	32,800 00	32,800 00		"	
122	Wellington, Grey and Bruce				"	241,276 00
123	Whitby, Port Perry and Lindsay				Ontario	94,957 59
124	Canada-Atlantic	282,355 20	282,355 20		Ontario Québec	270,000 00 200,000 00
125	Ottawa, Arnprior and Parry-Sound	932,512 00	932,512 00		Ontario	577,326 06
126	Central-Counties				"	
127	Pembroke-Southern	64,000 00	64,000 00		"	55,500 00
128	Grand-Tronc-Pacifique	‡4,994,416 66 1,269,299 20	‡4,994,416 66 1,269,299 20	10,000,000 00	"	376,320 00
129	Hereford	170,560 00	170,560 00		Québec	103,000 00
130	International du N.-Brunswick	726,080 00	726,080 00		N.-Brunswick	275,000 00
131	Kent, Northern, et	58,334 27	†58,334 27		"	135,000 00
132	St-Louis et Richibucto (abandonné)	22,400 00	22,400 00		"	21,000 00
133	Kettle-Valley	1,883,288 29	1,883,288 29		Colombie-Britannique	1,110,700 00
134	Klondike-Mines	197,184 00	197,184 00			

†Y compris rails de fer ayant servi. ‡Payé en vertu de "Implement Clause."

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1916—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
							90
173,650 00							91
							92
							93
44,800 00			27,685 00	27,685 00			94
679,197 45			250,000 00	250,000 00			95
183,510 40			36,000 00	36,000 00			96
							97
107,500 00			13,000 00	13,000 00			98
							99
							100
							101
179,073 00							102
68,000 00							103
			966,000 00	966,000 00			104
18,740 00	26,000 00		113,000 00	113,000 00			105
							106
336,000 00			929,000 00	929,000 00			107
224,660 00			213,000 00	213,000 00		50,000 00	108
			85,500 00	85,500 00			109
565,020 00			599,805 00	599,805 00			110
178,630 00			311,500 00	311,500 00			111
168,350 00			144,870 85	144,870 85			112
150,000 00			21,774 00	21,774 00			113
196,188 00			241,980 00	241,980 00		390,000 00	114
83,300 00							115
							116
			65,000 00	65,000 00			117
105,212 00			376,702 59	376,702 59			118
53,000 00			100,000 00	100,000 00			119
312,000 00			186,000 00	186,000 00			120
			47,000 00	47,000 00			121
241,276 00			682,000 00	682,000 00			122
94,957 59			222,094 93	222,094 93			123
270,000 00			154,392 00	152,900 00		32,000 00	124
200,000 00							
577,326 06							125
			24,000 00	24,000 00			126
55,500 00			20,000 00	20,000 00			127
376,320 00			350,000 00	350,000 00			128
84,226 36							129
275,000 00			5,000 00	5,000 00			130
135,000 00							131
21,000 00							132
1,110,700 00							133
							134

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
135	*Kootenay Central	1,065,856 00	1,065,856 00			
136	L'Assomption (abandonné)	11,200 00	11,200 00			
137	*Lake Erie and Northern	320,191 40	320,191 40			
138	Lac Erié et rivière Détroit	571,851 00	571,851 00		Ontario	83,000 00
139	London and Port Stanley				"	
140	Lotbinière et Mégantic	96,000 00	96,000 00		Québec	126,994 00
141	Maganetawan, Rivière	3,552 00	3,552 00		Ontario	10,000 00
142	Manitoba Great-Northern (rien)					
143	Maritime Coal, Ry. and Power Co	40,700 00	40,700 00		Nouv.-Ecosse	39,788 00
144	Massawippi Valley	5,376 00	5,376 00		Québec	5,000 00
145	Midland of Manitoba (rien)					
146	Minudie Coal and Ry. Co	18,544 00	18,544 00			
147	Montreal and Atlantic: et				Québec	444,000 00
148	Lac Champlain et Saint-Lawrence Jct				"	250,280 00
149	Montreal and Province Line	58,560 00	58,560 00		"	231,122 00
150	Montreal and Vermont-Junction (rien)					
151	Moncton et Buctouche	102,400 00	101,600 00		N.-Brunswick	96,000 00
152	Morrissey, Fernie et Michel (rien)					
153	Napierville-Junction	173,440 00	173,440 00		Québec	
154	Nelson et Fort Sheppard (rien)					
155	New Brunswick Coal and Ry. Co	190,400 00	190,400 00		N.-Brunswick	224,000 00
156	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	113,440 00	113,440 00		"	99,708 90
157	New-Westminster Southern (rien)					
158	North-Shore (N.B.)	27,616 00	27,616 00		N.-Brunswick	16,200 00
159	*Northern New-Brunswick and Seaboard	108,160 00	108,160 00			
160	Ottawa et New-York	262,384 00	262,384 00		Ontario	35,000 00
161	Ch. de fer Phillipsburg and Quarry Co	23,712 00	23,712 00		Québec	25,667 00
162	Pontiac et Renfrew	13,600 00	13,600 00		"	17,433 60
163	*Cie du P. et ch. de f. Québ.	374,353 33	374,353 33		"	250,000 00
164	Quebec Ry., Light Power Co	96,000 00	96,000 00		"	306,945 50
165	Québec-Central	585,038 90	585,038 90		"	1,076,123 14
166	Québec-Oriental	846,885 01	846,885 01		"	1,596,390 00
167*	Québec et Saguenay	248,801 28	248,801 28			
168	Québec, Montréal et du Sud	500,386 25	500,386 25		Québec	207,565 00
169	Comtés-Unis, Vallée du Richelieu	69,952 00	69,952 00		"	115,215 00
170	Rive Sud	296,998 38	296,998 38		"	276,645 00
171	Red-Mountain (rien)					
172	Roberval et Saguenay	231,787 80	231,787 80		Québec	
173	Rutland et Noyan (rien)					
174	Salisbury et Albert	29,665 45	†29,391 01		N.-Brunswick	455,000 00
175	Schomberg et Aurora	48,000 00	46,144 00			
176	*Southampton (N.-B.)	81,280 00	81,280 00			
177	Stanstead, Shefford et Chambly (rien)					
178	St-Clair Tunnel	375,000 00	375,000 00			
179	St. Lawrence and Adirondack	149,481 60	149,481 60		Québec	70,400 00
180	*St-Jean et Québec	598,319 70	598,319 70			
181	St-Martin	83,612 54	†83,612 54		N.-Brunswick	145,600 00

*En voie de construction. †Y compris le prêt de rails ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1916—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalitiés.				Numéro.
Subside payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
							135
							136
							137
83,000 00			356,500 00	356,500 00			138
					1,332,854 00	414,000 00	139
126,994 00							140
10,000 00							141
							142
39,788 00							143
5,000 00						65,000 00	144
							145
							146
315,891 89						528,000 00	147
250,280 00			51,000 00	36,000 00			148
231,122 00			25,000 00	25,000 00			149
							150
94,500 00							151
							152
			10,000 00	10,000 00			153
							154
224,000 00							155
99,708 90							156
							157
16,200 00							158
							159
35,000 00			85,000 00	85,000 00			160
25,667 00							161
17,433 60							162
250,000 00			300,000 00	290,817 46			163
306,945 50							164
1,076,123 14			103,000 00	103,000 00			165
947,199 25			50,500 00	9,000 00			166
							16
207,565 00							168
115,215 00							169
276,645 00			25,000 00	25,000 00			170
							171
			12,365 30	12,365 30			172
							173
455,000 00			70,000 00	70,000 00			174
							175
							176
							177
							178
70,400 00							179
							180
145,600 00							181

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
182	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co.).........	89,600 00	87,808 00	....	Nouv.-Ecosse ..	87,808 00
183	*Thessalon et Northern Ontario..................	6,112 00	6,112 00	....	....	....
184	Témiscouata................	645,950 00	645,950 00	....	{Québec........ {N.-Brunswick..	362,250 00 66,000 00
185	Temiskaming et Northern Ontario..................	2,134,080 00	2,134,080 00	....	....	....
186	Thousand Islands...........	61,200 00	29,840 00	....	.Ontario........	....
187	Toronto, Hamilton and Buffalo...................	57,600 00	57,600 00	....	"	....
188	Vancouver, Victoria and Eastern.............(rien)	....	....	....	....	....
189	Victoria et Sidney..........	....	....	....	....	....
190	Victoria Terminal Ry. and Ferry Co............(rien)	....	....	....	....	....
191	Wellington Colliery Co.'s Ry.................(rien)	....	....	....	....	....
192	York and Carleton.	32,896 00	32,896 00	....	N.-Brunswick ..	25,247 00
	Total.............	118,055,776 62	116,197,702 75	25,576,533 33	....	31,374,184 87

*En voie de construction.
†Y compris prêts de rails de fer ayant servi.
‡Y compris le chemin de fer de la Baie de Ha Ha.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1916—*Fin.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
82,000 00	....	....	....	....	....	....	182
....	....	....	....	....	....	....	183
362,250 00	....	....	25,000 00	25,000 00	....	....	184
66,000 00	....	....	....	....			
....	....	....	....	....	....	....	185
....	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....	186
....	....	....	268,000 00	265,500 00	....	....	187
....	....	....	....	....	....	....	188
....	....	....	....	....	....	....	189
....	....	....	....	....	....	....	190
....	....	....	....	....	....	....	191
25,247 00	....	....	....	....	....	....	192
29,940,865 16	7,197,030 00	300,000 00	12,919,693 20	12,670,837 78	2,404,498 62	3,489,500 00	

TABLEAU 6—Revenu des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Recettes. Voyageurs.	Recettes. Marchandises.	Recettes. Autres recettes provenant de l'exploitation.	Recettes. Total des rec. brutes, y comp. autres proven. de l'exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes nettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	50,745 23	550,119 15	138,406 48	739,270 86	574,829 39	164,441 47
Algoma Eastern	51,055 28	413,056 33	63,893 58	528,005 19	247,820 57	280,184 62
Atlantic, Quebec & Western	32,100 88	69,206 80	1,457 74	102,765 42	119,912 73	—17,147 31
Beddington & Nelson (non exploité)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	21,576 73	24,114 83	5,467 84	51,159 40	128,901 67	—77,742 27
British Yukon	41,683 71	219,927 97	8,492 37	270,104 05	104,132 74	165,971 31
Canada & Gulf Terminal	16,655 96	29,084 44	3,588 32	49,328 72	40,176 93	9,151 79
Canada Southern	2,915,909 24	7,842,339 59	664,023 42	11,422,272 25	6,415,172 36	5,007,099 89
Ch. de fer du gouvernement (Intercolonial)	4,000,595 56	10,120,807 68	1,565,258 67	15,686,661 91	13,323,183 16	2,363,478 75
" " (Ile du Prince-Edouard)	175,879 58	181,640 41	79,208 38	436,728 37	575,514 99	—138,786 62
Canadian Northern, réseau du	5,454,755 13	26,500,937 72	3,520,582 21	35,476,275 06	25,244,186 12	10,232,088 94
Canadien du Pacifique	24,407,144 29	89,072,485 16	11,174,941 52	124,654,570 97	78,237,827 81	46,416,743 16
Cap-Breton	6,122 38	8,288 45	689 12	15,099 95	21,970 96	—6,871 01
Caraquet & Gulf Shore	22,896 26	53,004 08	5,318 03	81,218 37	75,494 05	5,724 32
Crow's Nest Southern	9,182 77	100,381 11	3,077 74	112,641 62	169,120 61	—56,478 99
Cumberland	14,708 64	67,793 98	4,951 38	87,454 00	76,257 16	11,196 84
Central Vermont	118,487 59	195,973 51	27,210 97	341,672 07	255,769 63	85,902 44
Dominion Atlantic	373,543 68	508,251 54	80,271 73	962,066 95	685,303 28	276,763 67
Eastern British Columbia	1,384 35	28,465 12	1,488 85	31,338 32	32,558 97	—1,220 65
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	152,380 34	259,654 36	15,378 47	427,413 17	333,255 91	94,157 26
Elgin & Havelock	2,801 78	7,138 09	1,057 53	10,997 40	10,700 21	297 19
Essex Terminal	.....	70,678 33	13,632 29	84,310 62	55,857 36	28,453 26
Esquimalt & Nanaimo	172,028 86	308,761 50	49,122 80	529,913 16	358,802 15	171,111 01
Fredericton & Grand Lake Coal Railway Co.	6,786 15	61,561 57	1,459 42	69,807 14	45,532 30	24,274 84
Grand-Tronc	10,261,959 35	25,317,784 66	3,575,296 09	39,155,040 10	28,782,012 69	10,373,027 41
Grand-Tronc-Pacifique	1,029,880 82	4,959,373 75	973,934 31	6,963,188 88	5,902,843 30	1,060,345 58
Hereford	16,913 62	75,973 98	4,175 89	97,063 49	106,443 24	—9,379 75
Inverness Railway & Co. (Pas de rapport)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
International of New Brunswick	39,140 06	74,420 08	2,666 92	116,227 06	119,431 12	—3,204 06
Kent Northern (Pas de rapport)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kettle Valley	44,621 47	272,000 66	13,804 75	330,426 88	329,254 01	1,172 87
Lotbinière et Mégantic	5,648 58	28,558 33	1,866 78	36,073 69	29,561 20	6,512 49
Maine Central	10,640 93	6,585 92	1,135 89	18,362 74	14,589 65	3,773 09
Manitoba Great Northern	5,803 25	31,415 35	868 53	38,087 13	114,689 56	—76,602 43
Maritime Coal Railway & Power Co.	6,742 91	82,303 39	1,295 45	90,341 75	53,579 69	36,762 06
Massawippi Valley	64,676 48	153,127 52	6,716 31	224,520 31	208,398 61	16,121 70
Midland Railway of Manitoba	87,839 19	121,639 25	56,826 99	266,305 43	303,670 20	—37,364 77

Moncton & Buctouche	12,868 25	18,963 19	2,832 11	34,663 55	31,526 69	3,136 86
Montreal & Atlantic	179,222 58	1,050,371 18	61,826 09	1,291,419 85	946,631 60	344,788 25
Morrissey, Fernie & Michel	11,388 50	108,823 06	377 48	120,589 04	89,427 27	31,161 77
Napierville-Junction	10,304 99	117,480 02	1,632 29	129,417 30	58,476 12	70,941 18
Nelson & Fort Sheppard	16,037 53	21,273 73	5,597 91	42,909 17	88,838 87	—45,929 70
Transcontinental National	619,954 13	5,030,411 17	148,150 79	5,798,516 09	5,369,061 58	429,454 51
New Brunswick Coal & Railway Co	11,548 76	31,300 29	2,100 57	44,949 62	44,649 70	299 92
New Brunswick & Prince Edward Island	7,742 80	32,961 72	1,919 58	42,624 10	62,876 39	—20,252 29
New Westminster Southern	3,138 99	26,731 87	5,332 44	35,203 30	28,457 96	6,745 34
Northern New Brunswick & Seaboard	....	....	....	....	....	....
North Shore	....	....	....	....	....	....
Ottawa & New York	78,247 02	151,529 15	20,461 27	250,237 44	282,819 87	—32,582 43
Père Marquette	133,198 15	2,796,837 97	57,065 97	2,987,102 09	1,586,697 15	1,400,404 94
Québec-Central	378,364 14	1,043,107 85	84,876 34	1,506,348 33	995,581 53	510,766 80
Quebec, Montreal & Southern	137,711 00	227,455 49	18,487 48	383,653 97	471,140 21	—87,486 24
Québec-Oriental	45·204 63	86,251 35	7,232 56	138,688 54	129,607 90	9,080 64
Quebec Railway Light & Power Co	8,060 20	79,199 02	217 23	87,476 45	67,124 39	20,352 06
Red Mountain	2,191 93	10,545 43	1,858 94	14,596 30	27,268 88	—12,672 58
Roberval-Saguenay	8,836 27	99,845 46	51,350 83	160,032 56	94,132 44	65,900 12
Rutland & Noyan	8,723 31	5,963 67	269 12	14,956 10	12,061 77	2,894 33
St. Lawrence & Adirondack	201,228 81	505,825 59	36,137 60	743,192 00	424,332 21	318,859 79
Salisbury & Albert	9,249 29	27,761 63	5,066 05	32,076 97	32,983 58	9,093 39
St-Jean et Québec	28,431 11	40,389 95	1,025 45	69,846 51	90,555 68	—20,709 17
St. Martin	4,112 09	15,831 01	1,563 00	21,506 10	20,587 97	918 13
Sydney & Louisburg	51,398 10	747,862 93	22,124 68	821,385 71	631,272 06	190,113 65
Témiscouata	50,250 44	159,759 04	12,768 70	222,778 18	174,262 00	48,516 18
Temiskaming & Northern Ontario	555,017 15	1,277,440 74	159,914 46	1,992,372 35	1,530,020 94	462,351 41
Thousand Island	8,832 52	21,279 70	7,889 14	38,001 36	26,698 33	11,303 03
Toronto, Hamilton & Buffalo	392,881 80	1,172,423 18	84,207 56	1,649,512 54	988,530 92	660,981 62
Vancouver, Victoria & Eastern	104,499 85	372,867 28	62,760 72	540,127 58	711,851 42	—171,723 84
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	1,307 54	888 68	321 62	2,517 84	1,775 38	742 46
Victoria & Sidney B.C	16,345 46	12,236 49	3,352 74	31,934 69	27,274 54	4,660 15
Wabash (en Canada)	377,189 22	2,692,766 85	48,362 30	3,118,318 47	2,395,143 92	723,174 45
York & Carlton	1,865 25	2,928 33	193 96	4,987 54	3,835 38	1,152 16
	53,097,642 59	185,806,167 63	22,984,843 75	261,888,653 97	180,542,258 98	81,346,394 99

TABDEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1916.

1	2	3	4	5	A	6	7	8
	Recettes provenant du service des transports—Par mille.							
Nom du chemin de fer.	Revenu des marchandises.	Recettes par tonne par mille.	Recettes des voyageurs	Revenu par voyageur par mille.	Bagage supplémentaire.	Wagons-lits.	Chars-salons.	Malle.
	$ c.	Cents.	$ c.	Cents.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	444,416 20	·812	50,745 23	3·382	284 97			
Algoma Eastern	404,256 68	1·785	51,055 28	2·664	239 88			
Atlantic, Quebec & Western	69,206 80	1·160	32,100 88	2·945	40 65			
Bedlington & Nelson (non exploité)								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	19,678 14	·955	21,576 73	2·598	200 63			2,138 86
British Yukon	219,927 97	6·947	41,683 71	7·967	362 84		992 09	1,858 57
Canada & Gulf Terminal	29,084 44	3·115	16,655 96	3·242	456 91			
Canada Southern	7,798,070 72	·644	2,915,909 24	2·386	28,504 72			183,763 58
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	10,073,286 64	·559	4,000,595 56	1·667	33,564 74	194,088 18	11,556 44	363,475 52
" (Ile-du-Prince-Edouard)	181,155 73	3·849	175,879 58	1·747	2,722 13		157 10	16,557 72
Canadian Northern System	26,158,279 20	·679	5,454,755 13	2·142	45,558 28	188,250 72	17,482 55	225,718 70
Canadian Pacific	88,616,069 56	·641	24,407,144 29	1·957	251,398 47	1,962,101 16	111,454 20	1,372,713 64
Cape Breton	8,288 45	3·563	6,122 38	3·096	71 50			
Caraquet & Gulf Shore	53,004 08	2·910	22,896 26	2·830				3,832 10
Crow's Nest Southern	100,172 70	·753	9,182 77	3·496	88 79			1,288 79
Cumberland	67,793 98	2·037	14,708 64	2·551	418 10			1,055 04
Central Vermont	195,325 72	1·038	118,487 59	2·397	1,066 80		367 38	7,742 56
Dominion Atlantic	507,682 76	2·262	373,543 68	2·247	3,701 10		6,364 65	23,089 16
Eastern British Columbia	28,465 12	3·402	1,384 35	5·569				275 00
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	257,818 84	1·028	152,380 34	3·841	62 85	5,788 23		2,168 97
Elgin & Havelock	7,138 09		2,801 78	3·210				678 24
Essex Terminal	68,678 33	5·155						
Esquimalt & Nanaimo	308,655 85	2·771	172,028 86	2·858	2,536 13		4,058 40	9,654 18
Fredericton & Grand Lake & Coal Ry. Co	61,561 57	1·729	6,786 15	2·813				828 96
Grand-Tronc	24,886,818 43	·660	10,261,959 35	1·794	70,285 24		100,767 94	574,842 31
" Pacifique	4,929,331 26	·698	1,029,880 82	2·084	6,582 86	107,168 01	520 89	95,315 01
Hereford	75,944 66	2·884	16,913 62	2·936	143 10			3,001 20
Inverness Railway & Coal Co								
International of New Brunswick	74,316 81	1·884	39,140 06	2·871	243 24			1,344 00
Kent Northern								
Kettle Valley	270,818 00	1·778	44,621 47	3·339	636 41			1,800 50
Lotbinière et Mégantic	28,558 33	3·520	5,648 58	2·870				1,851 78
Maine Central	6,585 92	·538	10,640 93	2·360	45 42			218 03
Manitoba Great Northern	30,931 34	·592	5,803 25	2·702	54 11			283 78
Maritime Coal Ry. Power Co	82,303 39	2·679	6,742 91	2·902	84 50			602 88

Massawippi Valley	151,840 48	·892	64,676 48	2·643	511 32			3,614 85
Midland Ry. of Manitoba	116,522 20	·956	87,839 19	2·234	925 71	6,894 63	1,092 49	8,708 95
Moncton & Buctouche	18,963 19	4·235	12,868 25	2·220	200 83			801 28
Montreal & Atlantic	1,045,476 45	1·128	179,222 58	2·413	1,906 86			13,636 92
Morrissey, Fernie & Michel	101,797 06	2·546	11,388 50	1·562				
Napierville-Junction	117,459 14	·741	10,304 99	2·682	51 70			23 72
Nelson & Fort Sheppard	21,273 73	1·994	16,037 53	3·218	157 54			1,507 20
Transcontinental National	5,002,099 89	·485	619,954 13	1·673	3,038 68	11,903 13		13,129 04
New Brunswick Coal & Ry. Co	29,315 33	3·174	11,548 76	2·825				1,375 84
New Brunswick & Prince Edward Island	32,115 19	2·189	7,742 80	2·596	122 61			1,401 28
New Westminster Southern	26,731 87	4·342	3,138 99	3·257	30 78			3,383 25
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	151,358 65	·625	78,247 02	2·295	664 73			4,747 67
Père Marquette	2,769,895 91	·575	133,198 15	2·311	1,609 53			9,970 86
Québec-Central	1,043,107 85	1·345	378,364 14	2·129	4,268 78			28,139 62
Quebec, Montreal & Southern	226,266 19	1·435	137,711 00	2·569	1,324 44			5,235 54
Québec-Oriental	86,251 35	1·339	45,204 63	2·569	22 65			3,968 19
Quebec Ry. Light & Power Co	78,207 00	5·286	8,060 20	1·370				
Red Mountain	8,784 43	3·790	2,191 93	2·632	21 68			251 20
Roberval—Saguenay	92,917 51	1·365	8,836 27	2·603	91 70			
Rutland & Noyan	5,963 67	1·372	8,723 31	2·298				87 92
St. Lawrence & Adirondack	504,784 26	1·215	201,228 81	1·642	808 57		1,150 00	5,141 83
Salisbury & Albert	27,761 63	2·740	9,249 29	2·780	126 64			2,543 40
St-Jean et Québec	40,389 95	2·266	28,431 11	2·271	190 20			
St-Martin	15,831 01	5·736	4,112 09	2·508				1,341 18
Sydney & Louisburg	732,784 69	1·016	51,398 10	2·329	492 05			1,102 00
Témiscouata	159,289 98	2·641	50,250 44	2·543	897 19			6,386 76
Temiskaming & Northern Ontario	1,267,391 77	·745	555,017 15	2·206	4,993 07		862 45	23,571 56
Mille-Iles	21,266 70	10·785	8,832 52	2·999	287 65			1,018 80
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,070,573 06	1·271	392,881 80	2·183	1,970 95			4,046 11
Vancouver, Victoria & Eastern	361,350 12	1·107	104,499 58	2·785	999 86	2,670 50	2,795 52	7,871 30
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	888 68	5·321	1,307 54	2·755				24 90
Victoria & Sidney, B.C	12,236 49	4·957	16,345 46	2·850				389 71
Wabash (en Canada)	2,692,707 83	·499	377,189 22	1·193	3,323 82			
York & Carlton	2,928 33		1,865 25					20 00
Totaux finals	184,099,887 30		53,097,642 59		478,393 91	2,478,864 56	259,622 10	3,049,539 96

TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Fin.*

	9	10	B	11	12	13	
	Recettes provenant du service des transports—Par rails—*Suite.*						
Nom du chemin de fer.	Messagerie.	Autres trains de voyageurs.	Service du lait.	Aiguillage.	Trains pour service spécial.	Autres trains à marchandises.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	2,482 86	....	....	105,972 95	859 25	433 38	604,924 84
Algoma Eastern	4,457 37	....	....	8,799 65	5 00	....	468,813 86
Atlantic, Quebec & Western	1,377 09	....	....	....	....	....	102,725 42
Bedlington & Nelson (non exploité).							
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	3,014 94	18 37	....	4,436 69	....	....	51,064 36
British Yukon	3,226 04	....	....	....	246 00	....	268,297 22
Canada & Gulf Terminal	2,340 00	....	....	....	....	....	48,537 31
Canada Southern	207,417 19	26,538 63	2,643 37	44,268 87	Cr. 8 10	562 50	11,207,670 72
Ch. de fer du gouvernement (Intercolonial)	446,835 85	533 94	33,450 63	47,521 04	8,693 55	208 81	15,213,810 90
" " (Ile du P.-E.)	4,802 17	....	....	484 68	1,828 32	....	383,587 43
Canadian-Northern, réseau du	839,557 69	7,954 56	42,022 75	342,658 52	4,473 69	....	33,326,711 79
Pacifique-Canadien	3,013,413 97	11,430 90	203,441 14	456,415 60	12,131 93	7,636 50	120,425,351 36
Cap-Breton	469 57	....	....	....	....	....	14,951 90
Caraquet & Gulf Shore	292 07	....	....	....	....	....	80,024 51
Crow's Nest Southern	1,301 94	8 14	....	208 41	....	....	112,251 54
Cumberland	2,658 19	....	....	....	75 00	....	86,708 95
Central Vermont	13,791 50	166 55	112 35	647 79	....	....	337,708 24
Dominion Atlantic	28,812 94	185 99	2,509 44	568 78	356 80	131 52	946,946 82
Eastern British Columbia	....	....	....	....	....	30 00	30,154 47
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	1,851 67	....	....	1,835 52	....	....	421,906 42
Elgin & Havelock	379 29	....	....	....	....	....	10,997 40
Essex Terminal	....	....	....	2,000 00	....	2,600 00	73,278 33
Esquimalt & Nanaimo	9,174 30	30 50	4,375 93	105 65	....	....	510,619 80
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	....	....	....	....	....	....	69,176 68
Grand-Tronc	1,617,161 87	10,657 94	178,743 12	430,966 23	55,049 14	....	38,187,251 57
" Pacifique	328,953 17	....	1,115 87	30,042 49	7,610 34	87,948 44	6,624,469 16
Hereford	536 25	....	....	29 32	....	....	96,568 15
Inverness Railway & Coal Co.	....	....	....	....	....	....	....
International of New Brunswick	634 33	....	....	103 27	....	....	115,781 71
Kent Northern	....	....	....	....	....	....	....
Kettle Valley	1,943 41	....	....	1,182 66	....	1,819 42	322,821 87
Lotbinière et Mégantic	....	....	....	....	....	....	36,058 69
Maine Central	872 44	....	....	....	....	....	18,362 74
Manitoba Great-Northern	398 26	4 92	....	484 01	....	....	37,959 67
Maritime Coal Ry. & Power Co.	560 07	....	....	....	....	....	90,293 75

Massawippi Valley	999 96			1,287 04			222,930 13
Midland Ry. of Manitoba	19,521 73	53 86		5,117 05			246,675 81
Moncton & Bouctouche	241 00	288 00					33,362 55
Montreal & Atlantic	16,718 89	13 77	1,669 74	4,894 73	300 00	6,499 65	1,270,339 59
Morrissey, Fernie & Michel				7,026 00		377 48	120,589 04
Napierville-Junction	663 18	16 90	354 96	20 88		4 00	128,899 47
Nelson & Fort Sheppard	2,044 53	14 27					41,034 80
Transcontinental National	37,878 95	929 55	314 29	28,311 28	400 23	616 50	5,718,575 67
New Brunswick Coal & Ry. Co	712 35			1,984 96			44,937 24
New Brunswick & P.E .Island	253 86			846 53			42,482 27
New Westminster Southern	249 71	2 99					33,537 59
Northern New Brunswick & Seaboard							
North Shore							
Ottawa & New York	13,116 92	23 41	523 35	170 50	139 68		248,991 93
Père Marquette	27,213 29		1,494 40	26,942 06	775 00		2,971,099 20
Québec-Central	22,181 73						1,476,062 12
Quebec, Montréal & Southern	953 48	292 05	204 96	1,189 30	30 00	12 50	381,800 46
Québec-Oriental	3,241 72						138,688 54
Quebec Ry. Light & Power Co				992 02		7 70	87,266 92
Red Mountain	1,109 00	10 80		1,761 00	94 00		14,224 04
Roberval—Saguenay				6,927 95			108,773 43
Rutland & Noyan	181 20						14,956 10
St. Lawrence & Adirondacks	10,774 62	859 42	14,011 19	1,041 33			739,800 03
Salisbury & Albert	415 42						40,096 38
St-Jean et Québec	382 94					5 00	69,399 20
St-Martin	103 58						21,387 86
Sydney & Louisburg	2,025 05			15,078 24	1,535 75		804,415 88
Témiscouata	2,519 38			469 06			219,812 81
Temiskaming & Northern Ontario	53,467 41		8 98	10,048 97	226 00		1,915,587 36
Mille-Iles	3,090 68			13 00			34,509 35
Toronto, Hamilton & Buffalo	33,742 91	475 02		101,850 12			1,605,539 97
Vancouver, Victoria & Eastern	20,565 33	117 13		11,517 16	132 50		512,519 00
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co			259 24				2,480 36
Victoria & Sidney, C.-B			2,750 67				31,722 33
Wabash (en Canada)	23,394 47	101 24	3,227 74	59 02			3,100,003 34
York & Carlton	173 96						4,987 54
Total final	6,845,234 69	60,728 85	493,234 12	1,706,280 33	94,954 08	108,893 40	252,773,275 89

TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Recettes provenant du service des transports.				
		Recettes des marchandises.	Recettes des vapeurs.	Excédent de bagage.	Autre service de voyageur.	Messagerie.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma Central & Hudson Bay					
2	Algoma Eastern					
3	Atlantic, Quebec and Western					
4	Bedlington & Nelson					
5	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay					
6	British Yukon					
7	Canada & Gulf-Terminal					
8	Canada-Southern					
9	Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	82,711 08				
10	" (Ile du Prince-Edouard)	21,973 21	10,911 37	117 60		
11	Canadian-Northern, réseau du	31,759 47	49,067 48		150 28	6,596 36
12	Canadien du Pacifique					
13	Cap-Breton					
14	Caraquet & Gulf Shore					
15	Crow's Nest Southern					
16	Cumberland					
17	Central Vermont					
18	Dominion Atlantic					
19	Eastern British Columbia					
20	Edmonton, Dunvegan & British Columbia					
21	Elgin & Havelock					
22	Essex Terminal					
23	Esquimalt & Nanaimo					
24	Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co					
25	Grand-Tronc					
26	" Pacifique					
27	Hereford					
28	Inverness Railway & Coal Co					
29	International of New Brunswick					
30	Kent Northern					
31	Kettle Valley					
33	Lotbinière et Mégantic					
34	Maine Central					
35	Manitoba Great Northern					
36	Maritime Coal Ry. & Power Co					
37	Massawippi Valley					
38	Midland Ry. of Manitoba					
39	Moncton & Buctouche					
40	Montreal & Atlantic					
41	Morrissey, Fernie & Michel					
42	Napierville-Jonction					
43	Nelson & Fort Sheppard					
44	Transcontinental National					
45	New Brunswick Coal & Ry. Co					
46	New Brunswick & Prince Edward Island					
47	New Westminster Southern					
48	Northern New Brunswick & Seaboard					
49	North Shore					
50	Ottawa & New York					
51	Père Marquette					
54	Québec-Central					
55	Quebec, Montreal & Southern					
56	Québec-Oriental					
57	Quebec Ry. Light & Power Co					
58	Red Mountain					
59	Roberval-Saguenay					
60	Rutland & Noyan					
61	St. Lawrence & Adirondack					
62	Salisbury & Albert					
64	St-Jean et Québec					
65	St-Martin					

l'exercice terminé le 30 juin 1916.

Par eau.			Dépenses incidentes.					
Service spécial.	Autre service.	Total.	Réfectoire et buffet.	Hôtel et restaurant.	Gares, trains et privilèges de chaloupes.	Salle des colis.	Emmagasinage de marchandises.	Numéro.
$ c.	$ c.	c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
							9,688 72	1
							12,280 39	2
							40 00	3
								4
						1 00	2 44	5
							4 45	6
							40 62	7
			127,921 42	22,804 65	3,324 46	4,052 57	1,050 46	8
11,500 00		94,211 08	205,014 93	14,403 76	12,571 19		13,265 56	9
202 00		33,284 18			549 96		264 55	10
	203,783 61	291,356 90	174,316 44	123,742 67	5,669 12	8,571 52	20,919 57	11
			1,461,761 30	366,768 65	5,536 62	43,700 35	107,177 28	12
								13
								14
						2 88	17 97	15
							1 12	16
			98		14 37	7 40	218 07	17
			1,214 45		800 00		589 42	18
								19
					2,045 62		59 89	20
								21
								22
					480 00		719 42	23
								24
			296,986 17		33,437 93	12,741 85	32,329 80	25
			194,793 29		525 00	96 75	3,081 78	26
						15 80	89 59	27
								28
							7 10	29
								30
							23 15	31
								33
								34
						50	10 90	35
								36
							434 76	37
			9,692 02				900 66	38
								39
							511 84	40
								41
							9 84	42
						30	5 48	43
			8,941 87		1,126 94		5,392 74	44
								45
							1 90	46
					4 53	1 44		47
								48
								49
					34 32		433 52	50
					150 73	6 90	563 34	51
			8,518 61		4,081 10		1,291 85	54
					90 00		694 19	55
								56
					66 31	6 79	26 44	57
						1 30	Cr. 40	58
								59
								60
					275 54		73 33	61
								62
							33 01	64
								65

TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Recettes provenant du service des transports.				
		Recettes des marchandises.	Recettes des voyageurs.	Excédant de bagage.	Autre service de voyageurs.	Messagerie.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
66	Sydney & Louisburg	....	....	....	....	....
67	Témiscouata	....	....	....	....	....
68	Temiskaming & Northern Ontario	....	....	....	....	....
69	Mille-Iles	....	....	....	....	....
70	Toronto, Hamilton & Buffalo	....	....	....	....	....
71	Vancouver, Victoria & Eastern	....	....	....	....	....
72	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	....	....	....	....	....
73	Victoria, & Sidney, C.-B	....	....	....	....	....
75	Wabash (en Canada)	....	....	....	....	....
76	York & Carlton	....	....	....	....	....
	Total final	136,443 76	60,058 55	117 60	150 28	6,596 36

l'exercice terminé le 30 juin 1916 —*Suite.*

Par eau.			Dépenses incidentes.					Numéro.
Service spécial.	Autre service.	Total.	Réfectoire et buffet.	Hôtel et restaurant.	Gares, trains et privilèges de chaloupes.	Salle de colis.	Emmagasinage de marchandises.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	....	....	....	109 23	66
....	....	....	....	....	500 00	....	135 60	67
....	....	....	5,295 79	....	4,349 96	....	1,420 34	68
....	....	....	....	....	....	....	27 65	69
....	....	....	21,448 78	....	354 68	....	1,030 65	70
....	....	....	3,323 74	....	30 60	19 30	1,796 57	71
....	....	....	....	....	....	....	24 52	72
....	....	....	....	....	....	....	9 32	73
....	....	....	8,092 91	....	1,879 71	....	154 45	75
....	....	....	....	....	....	....	....	76
11,702 00	203,783 61	418,852 16	2,527,322 70	527,719 73	77,898 39	69,226 65	216,963 08	

TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Fin*

Nom du chemin de fer.	Dépenses incidentes.								Facilités de raccordement.		
	Emmagasinage du bagage.	Surestarie	Télégraphes et téléphones	Elévateurs à grain.	Cours à bestiaux.	Loyers de bâtiments et autres propriétés.	Diverses.	Total.	Facilités de raccordement.	Facilités de raccordement.	Total des recettes d'exploitation.
									Av.	Dt.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	25 90		3,113 02				121,518 38	134,346 02			739,270 86
Algoma Eastern	1 85		1,085 85			43,781 24	2,042 00	59,191 33			528,005 19
Atlantic, Quebec & Western								40 00			102,765 42
Bedlington & Nelson											
Brandon, S'k. & Hudson Bay	3 60						88 00	95 04			51,159 40
British Yukon			349 46			710 00	742 92	1,806 83			270,104 05
Canada & Gulf Terminal							750 79	791 41			49,328 72
Canada Southern	2,969 92	30,638 00	218 29			5,345 90	16,275 86	214,601 53			11,422,272 25
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	2,872 68	61,413 19	22 38	9,276 19		28,003 05	31,797 00	378,639 93			15,686,661 91
" (Ile de P.-E.)	52 30	114 74	135 28			540 50	18,199 43	19,856 76			436,728 37
Canadian-Northern, réseau du	6,455 87	90,855 31	3,630 81	222,564 97	17,844 92	363,902 00	789,841 61	1,828,314 81	36,237 83	6,346 27	35,476,275 06
Canadien-Pacifique	36,627 83	245,774 56		761,710 19		938,034 00	262,128 83	4,229,219 61			124,654,570 97
Cap-Breton							148 05	148 05			15,099 95
Caraquet & Gulf Shore							1,193 86	1,193 86			81,218 37
Crow's Nest Southern	1 15					211 08	157 00	390 08			112,641 62
Cumberland							743 93	745 05			87,454 00
Central Vermont	5·20	845 58				2,565 18	307 05	3,963 83			341,672 07
Dominion Atlantic	72 60	4,224 00	39 07			7,423 84	756 75	15,120 13			962,066 95
Eastern British Columbia			61 50			423 35	699 00	1,183 85			31,338 32
Edmonton, Dunvegan & B.C.	10 75	821 26	1,508 66			1,060 57		5,506 75			427,413 17
Elgin & Havelock											10,997 40
Essex Terminal						761 20	10,271 09	11,032 29			84,310 62
Esquimalt & Nanaimo	171 95	2,573 00				15,034 86	314 13	19,293 36			529,913 16
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co							630 46	630 46			69,807 14
Grand-Tronc	13,001 88	222,405 75	2,342 37	127,288 74		152,998 24	71,513 57	965,046 30	3,022 40	280 17	39,155,040 10
" Pacifique	1,515 20	8,090 80	82,682 85			24,288 55	11,812 70	326,886 92	11,832 92	12	6,963,188 88
Hereford						196 95	193 00	495 34			97,063 49
Inverness Ry. & Coal Co											
International of New Brunswick	3 75	138 00	295 50			1 00		445 35			116,227 06
Kent Northern											
Kettle Valley	75		215 99			2,064 96	5,300 16	7,605 01			330,426 88
Lotbinière et Mégantic							15 00	15 00			36,073 69
Maine Central											18,362 74

Manitoba Great Northern	1 50						114 56	127 46			38,087 13
Maritime Coal Ry. & Power Co.						48 00		48 00			90,341 75
Massawippi Valley	117 85		381 55				656 02	1,590 18			224,520 31
Midland Ry. of Manitoba							9,036 94	19,629 62			266,305 43
Moncton & Bouctouche						1,301 00		1,301 00			134,663 55
Montreal & Atlantic	23 00	3,483 70				2,059 24	15,002 48	21,080 26			1,291,419 85
Morrissey, Fernie & Michel											120,589 04
Napierville-Junction			30 99				477 00	517 83			129,417 30
Nelson & Fort Sheppard	15 95		1,713 64				139 00	1,874 37			42,909 17
Transcontinental National	56 40	7,009 69	3,286 18			5,166 93	48,959 67	79,940 42			5,798,516 09
New Brunswick Coal & Ry. Co.			12 38					12 38			44,949 62
New Brunswick & P.E. Island		66 15				13 05	60 73	141 83			42,624 10
New Westminster Southern	3 24						1,656 50	1,665 71			35,203 30
Nor. New Brunswick & Seaboard											
North Shore											
Ottawa & New York	16 00	711 00	10 67				40 00	1,245 51			250,237 44
Père Marquette	1 45	10,037 50	70 00			4,603 56	569 41	16,002 89			2,987,102 09
Québec-Central	186 50	1664 50				11,759 40	2,784 25	30,286 21			1,506,348 33
Quebec, Montreal & Southern	11 40		416 92			307 00	334 00	1,853 51			38[illegible],653 97
Québec Oriental											138,688 54
Quebec Ry. Light & Power Co.			72 47				37 52	209 53			87,476 45
Red Mountain	12 85		294 71				63 80	372 26			14,596 30
Roberval—Saguenay						1,129 26	50,129 87	51,259 13			160,032 56
Rutland & Noyan											14,956 10
St. Lawrence & Adirondack	95	2,986 80	7 87			13 50	34 28	3,391 97			743,192 00
Salisbury & Albert			223 49			174 15	1,582 95	1,980 59			42,076 97
St-Jean et Québec	1 50	401 00					11 80	447 31			69,846 51
St-Martin			118 24					118 74			21,506 10
Sydney & Louisburg		3,180 80	61 54				13,618 26	16,969 83			821,385 71
Témiscouata						174 00	2,155 77	2,965 37			222,778 18
Temiskaming & Northern Ontario	362 55	7,627 60	50,268 48			7,664 53	307 30	77,296 55		511 56	1,992,372 35
Mille-Iles			516 76			1,121 53	1,826 07	3,492 01			38,001 36
Toronto, Hamilton & Buffalo	28 25	19,485 50				1,292 65	332 06	43,972 57			1,649,512 54
Vancouver, Victoria & Eastern	403 25		1,870 90			800 84	19,363 38	27,608 58			540,127 58
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.							12 96	37 48			2,517 84
Victoria & Sidney, C.-B.							203 04	212 36			31,934 69
Wabash (du Canada)	82 76	4,506 03				162 42	1,218 44	16,096 72	2,218 31		3,118,318 37
York & Carlton											4,987 54
Total final	65,118 58	729,054 46	155,057 82	1,120,840	09 17,844 92	1,625,137 53	1,518,168 63	8,650,352 58	53,311 46	7,138 12	261,888,653 97

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures.							
	Surintendance.	Entretien des voies.	Tunnels et passages à niveau.	Ponts, tréteaux et ponceaux.	Structures élevés.	Traverses.	Rails.	Autre matériel des voies.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central and Hudson Bay	9,593 51	83,145 90		24,586 87		6,495 85	2,125 56	5,179 46
Algoma Eastern	4,075 51	23,304 37		3,864 95		1,552 42	827 13	1,938 28
Atlantic, Quebec & Western	1,886 15	23,613 93	618 10	448 63		69 00		290 70
Bedlington & Nelson (non exploité).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	4,808 94	19,074 48		830 61		9,644 96	Cr. 66 59	172 14
British Yukon	46 68	13,564 77		2,251 88		3,330 39	82 46	107 14
Canada & Gulf Terminal	196 00	6,456 84		17 99		328 40		101 79
Canada Southern	68,681 61	100,805 39	12,107 23	69,723 27		430,319 77	42,293 65	65,916 74
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	122,712 05	228,382 62	49 21	176,569 82		284,770 64	144,492 32	126,748 88
" " (Ile du P.-Edouard)	14,061 66	52,543 27		1,133 25		14,395 46	1,820 15	3,911 52
Canadian-Northern, réseau du	204,885 53	829,776 11	1,421 83	457,720 56	2 59	1,210,238 79	165,230 31	133,226 80
Canadien du Pacifique	537,267 89	2,081,501 02	10,678 13	736,696 32		1,505,421 92	532,206 52	295,389 86
Cap-Breton	250 00	4,187 77				1,407 55		
Caraquet & Gulf Shore	840 00	6,940 73		2,176 91		5,400 72		774 23
Crow's Nest Southern	5,217 15	45,462 25		8,946 01		4,914 08	491 26	1,802 44
Cumberland	944 80	9,963 72		941 44		6,843 49	67 00	623 50
Central Vermont	2,842 22	8,107 95		8,312 08		10,290 70	5,758 11	6,644 76
Dominion Atlantic	7,063 91	20,084 03		9,627 91		43,882 52	27,500 00	2,955 93
Eastern British Columbia	749 10	6,179 50		1,316 51		1,829 64		83 36
Edmonton, Dunwegan & British Columbia	2,543 28	4,204 28		1,230 88	399 30			791 98
Elgin & Havelock		2,761 60		911 81		1,675 58		
Essex Terminal	69 50	3,784 35		42 50		3,668 51	4,444 22	189 24
Esquimalt & Nanaimo	7,851 19	24,541 48		6,746 20		7,342 83	Cr. 346 01	721 36
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	337 00	9,099 04		88 97				229 15
Grand-Tronc	164,563 96	525,491 75		272,200 66		820,484 75	350,604 56	177,480 79
Grand-Tronc-Pacifique	87,205 87	338,377 64	Cr. 234 43	172,910 62		91,762 19	9,872 81	29,341 83
Hereford	1,832 19	16,930 66		1,412 74		7,318 84	407 56	749 36
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick	2,398 27	6,234 66		2,387 51		18,157 20	964 24	1,550 64
Kent Northern								
Kettle Valley	4,863 10	131,407 26		6,237 15		626 32		190 19
Lotbinière et Mégantic		6,256 40		107 96		2,073 67		147 52
Maine Central	45 00	1,311 79				974 75		11 80
Manitoba Great Northern	4,781 34	30,241 09		931 00		21,349 01		272 69
Maritime Coal, Ry. & Power Co.	759 00	8,548 82		2,200 17		2,372 52		
Massawippi Valley	2,246 26	10,145 54		1,173 60		7,150 01	3,448 56	3,562 67
Midland Ry. of Manitoba	3,240 34	1,613 51		321 65		Cr. 33 96	Cr. 21 94	175 89
Moncton & Bouctouche	421 50	5,763 80		850 17		1,674 40	104 93	

Montreal & Atlantic	6,679 56	24,254 49		28,770 83		31,968 90	9,789 53	7,234 32
Morrissey, Fernie & Michel		1,680 04				1,613 70	3,175 78	
Napierville, Jonction	1,064 30	4,733 19		11 85		2,718 20	633 24	56 38
Nelson & Fort Sheppard	4,157 13	18,829 48		3,241 45		4,318 82	15 95	345 58
Transcontinental National (Exploité par les chemins de fer du gouvernement)	115,153 70	224,048 71		58,892 57		202,051 78	30,064 97	39,180 10
New Brunswick Coal & Ry. Co	341 02	14,299 03		3,568 27		60 50	1,889 90	248 64
New Brunswick & P. E. Island	695 46	542 30		1,632 14		10,216 82	488 09	2,833 66
New Westminster Southern	2,599 67	4,072 06		1,532 50		759 52	Av. 34 45	47 45
Northern New Brunswick & Seaboard North Shore								
Ottawa & New York	2,647 91	6,735 71		4,698 26		12,994 96	2,498 69	2,809 39
Père Marquette	13,693 69	15,448 39		11,394 82		41,018 20	8,525 06	5,653 53
Québec-Central	7,586 94	91,417 62		2,127 07		29,500 00	24,000 00	3,708 17
Quebec, Montreal & Southern	9,542 42	38,597 46		11,621 29		31,467 74	1,329 13	2,627 69
Québec-Oriental	2,374 11	24,080 93		2,980 89		11,033 55		368 86
Quebec, Ry., Light & Power Co	416 97	3,773 10		142 53		979 58	3 19	323 32
Red Mountain	795 17	4,585 41		177 10		1,561 50	2 73	137 14
Roberval-Saguenay	1,147 05	7,126 72		310 01		332 90		492 39
Rutland & Noyan	244 23	1,418 63		184 06		833 90	138 24	161 50
St. Lawrence & Adirondack	2,945 42	6,612 10		4,449 88		12,236 89	7,718 10	2,083 30
Salisbury & Albert	824 45	7,624 14		1,254 57		3,230 61		731 38
St-Jean et Québec	1,784 10	17,109 30		1,203 18		242 50	625 25	Av. 539 16
St. Martin		3,750 14		887 58		2,891 48	467 54	584 73
Sydney & Louisburg	3,824 96	44,747 96		19,650 23		17,695 79	8,801 49	7,281 12
Témiscouata	2,236 45	28,952 33		4,695 24		6,026 02	488 15	760 00
Temiskaming of Northern Ontario	23,305 24	58,695 08		17,280 02		44,237 00	9,157 13	11,862 73
Mille-Iles	484 88	1,988 74	2 94	1,010 00		851 07		216 01
Toronto, Hamilton & Buffalo	17,703 55	33,648 26	1,891 78	9,401 18		28,794 45	12,951 59	12,428 14
Vancouver, Victoria & Eastern	24,753 70	108,649 88	3 35	69,869 27		24,657 55	3,835 44	6,768 08
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	24 87	212 06		16 58		8 47	Av. 11 47	5 47
Victoria & Sidney, C.-B	393 94	3,339 04		28 63		132 78	23 88	84 73
Wabash (en Canada)	1,538 49							15 87
York & Carlton		1,081 80				231 82		38 98
Total final	1,518,239 89	5,501,862 42	26,538 14	2,235,950 24	401 89	5,052,399 92	1,418,883 96	969,832 14

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1916 —*Suite*.

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Suite*.							
	Ballast.	Posage de voie et nivellement.	Clôtures. Passage de la voie.	Abris contre les neiges et les sables.	Passages à niveau et indicateurs.	Edifices de gares et de bureaux.	Bâtiments sur la voie.	Stations pour eau.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	496 18				2,429 94		5,379 72	
Algoma Eastern					46 59		2,354 19	
Atlantic, Quebec & Western	56 75			232 15	141 54		447 13	
Bedlington & Nelson (non exploité).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay				877 36	1,094 36		1,948 14	
British Yukon	Av. 2 14			191 43	7 65		1,950 51	
Canada & Gulf Terminal								
Canada Southern	22,921 55	311,201 85	13,096 61	26 07	80 62		176 28	
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	105,098 94	592,343 91	49,983 03	111 11	9,318 05	20,609 86	809 02	9,192 61
" " (Ile du P.-E.)	6,629 00	17,053 97	8,944 34	348 45	27,100 15	198,596 61	5,877 59	14,224 84
Canadian-Northern, réseau du	11,289 87	1,728,703 74	33,836 24	1,153 88	823 54	6,048 71	92 94	1,670 47
Canadien du Pacifique	383,770 51	4,517,901 80	123,624 78	9,400 60	26,377 37	140,756 63	11,686 39	98,662 99
Cap-Breton				548,752 55	78,403 31	713,491 34	62,627 82	263,734 93
Caraquet & Gulf Shore	3,982 50			140 72	12 70		57 84	
Crow's Nest Southern				566 25				
Cumberland					437 26		1,694 77	
					532 95		805 88	
Central Vermont	3,742 48	23,157 84	3,619 77	116 70	782 41	3,013 22	393 21	81 21
Dominion Atlantic	685 74	61,047 15	5,185 57		1,315 89	1,616 21	84 71	307 91
Eastern British Columbia	11 50				4 00		295 65	
Edmonton-Dunvegan & British Columbia		39,617 28	201 98		163 08	1,482 00	246 24	3,116 70
Elgin & Havelock					4 00		19 72	
Essex Terminal	721 41				288 05		6,571 27	
Esquimalt & Nanaimo	86 15	19,710 10	1,305 12	2 47	479 32	4,138 75	162 21	347 24
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.				1 00	4 36		16 14	
Grand-Tronc	46,734 29	1,192,677 64	83,262 49	6,458 71	Av. 111,471 65	456,592 16	11,986 66	37,705 74
Grand-Tronc-Pacifique	15,706 01	509,204 46	1,454 44	1,316 63	5,569 72	13,775 27	1,976 12	23,710 58
Hereford	241 36				1,387 44		2,230 87	
Inverness Railway & Coal Co								
International of New Brunswick	891 69	19,298 42	24 50	5 80	36 61	145 15		228 42
Kent Northern								
Kettle Valley	189 00				292 37		1,272 06	
Lotbinière et Mégantic					19 84		729 16	
Maine Central					7 80			
Manitoba Great Northern				58 01	604 50		2,635 05	
Maritime Coal, Railway & Power Co					806 33		212 59	
Massawippi Valley				6 40	2,353 19		3,783 41	

Midland Railway of Manitoba	129 66				103 37		638 62	
Moncton & Buctouche	202 45				0 60		332 45	
Montreal & Atlantic	1,644 03	45,205 68	3,859 78		5,760 70	1,387 56	287 95	2,074 10
Morrissey, Fernie & Michel							670 95	
Napierville, Jonction	153 74			38 68	555 94		761 06	
Nelson & Fort Sheppard					132 52		425 22	
Transcontinental National	2,518 45	529,480 66	1,378 11	Av. 21 72	4,192 49	20,445 58	2,170 81	32,694 02
New Brunswick Coal & Railway Co	9 45				134 11		273 72	
New Brunswick & P. E. Island	60 60	13,955 15	203 20		29 29	1,003 35	28 85	67 87
New Westminster Southern				Av. 2 38	49 61		40 70	
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	7,142 19	16,447 17	1,092 03	147 56	1,504 93	3,918 36	225 37	1,423 89
Père Marquette	5,710 22	62,609 99	2,791 79	22 23	4,638 27	5,360 01	698 53	3,079 40
Québec-Central	18,000 00	16,132 52	951 33	212 00	105 70	247 22	4,326 32	309 03
Quebec, Montreal & Southern	Av. 26 42				4,021 94		4,170 58	
Québec-Oriental	1,500 00			322 63	190 54		1,063 80	
Quebec, Railway, Light & Power Co	10 80			22 80	411 16		1,106 67	
Red Mountain					63 70		63 31	
Roberval-Saguenay	303 54			256 75	756 93		202 90	
Rutland & Noyan	13 31			2 83	119 75		286 18	
St. Lawrence & Adirondack	6,755 19	17,326 34	1,985 60		1,225 54	3,489 34	233 67	314 57
Salisbury & Albert	56 40				322 46		120 85	
St-Jean et Québec	170 68	8,290 11	102 42		148 12	156 94	3 08	317 58
St. Martins								
Sydney & Louisburg	82 50			33 57	1,709 52		2,868 03	
Témiscouata				157 94	340 19		1,321 68	
Temiskaming of Northern Ontario	5,688 51	112,440 66	4,130 31		1,256 37	14,181 23	1,740 22	4,671 03
Mille-Iles	35 00				191 92		159 48	
Toronto, Hamilton & Buffalo	2,434 50	49,486 88	4,120 61	65 08	1,798 28	5,942 66	554 72	1,607 67
Vancouver, Victoria & Eastern	440 67			Av. 11 53	3,130 03		13,039 34	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co					12 56		54 88	
Victoria & Sidney, C.-B					190 14		274 13	
Wabash (en Canada)						55 74		
York & Carlton								
Total final	656,288 26	9,903,293 32	345,154 05	571,002 73	82,549 87	1,625,453 90	166,667 36	499,542 80

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1916 —*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Suite.*							
	Stations du combustible.	Ateliers et abris de machines.	Elévateurs à grain.	Entrepôts d'emmagasinage.	Quais et docks.	Quais à houille et minerai.	Matériel pour production du gaz.	Signes de télégraphe et de téléphone.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay					13,631 69			2,693 19
Algoma Eastern					5,585 69			1,028 09
Atlantic, Quebec & Western								90 25
Bedlington & Nelson (non exploités).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay								262 61
British Yukon					892 18			728 66
Canada & Gulf Terminal								170 70
Canada Southern	1,457 15	15,923 49			2,113 05			8,802 88
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	8,884 80	66,034 98	878 43	759 08	39,230 69		442 76	4,678 10
" " (Ile du Prince-Ed)	1,455 94	1,658 07			2,309 13			381 36
Canadian-Northern, réseau du	11,584 50	60,101 78		Cr. 312 94	10,394 90	1,949 93	332 95	66,481 62
Pacifique-Canadien	66,263 97	306,339 47	56,988 94	1,220 08	63,321 53	25,250 00		193,484 74
Cap-Breton								
Caraquet & Gulf Shore								
Crow's Nest Southern								491 88
Cumberland								29 40
Central Vermont	63 05	329 96			0 39			688 89
Dominion Atlantic	1,225 28	1,359 92			810 27			148 80
Eastern British Columbia								115 64
Edmonton,-Dunvegan & British Columbia								3,021 68
Elgin & Havelock								
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo	1,857 74	637 01			6,396 53			168 13
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.								36 00
Grand-Tronc	11,653 64	246,231 97	9,021 56		25,393 07			23,850 49
Grand-Tronc-Pacifique	1,780 03	20,787 19			5,817 57	1 49		42,797 64
Hereford								
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick		57 75						943 14
Kent Northern								
Kettle Valley					23 65			1,021 16
Lotbinière et Mégantic					39 18			4 46
Maine Central								
Manitoba Great Northern								136 37
Maritime Coal, Railway & Power Co.								
Massawippi Valley					375 04			72 67
Midland Railway of Manitoba								78 26

Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic	1,156 48	2,187 22	161 34	482 47				2,246 49
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville-Junction								4 97
Nelson & Fort Sheppard								329 25
Transcontinental National	3,186 53	44,429 69			1,910 60			15,689 80
New Brunswick Coal & Railway Co								4 86
New Brunswick & P. E. Island		174 66			128 97			7 41
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	311 78	2,403 43						19 53
Père Marquette	101 90	4,872 38			Av. 501 11			291 30
Québec-Central	370 83	618 04			309 02			
Quebec, Montreal & Southern								133 17
Québec-Oriental								39 00
Quebec Railway, Light & Power Co								75 98
Red Mountain								111 46
Roberval-Saguenay					147 69			536 36
Rutland & Noyan					5 76			4 13
St. Lawrence & Adirondack	485 12	735 95						42 29
Salisbury & Albert								10 00
St-Jean et Québec		37 10						122 61
St-Martin								
Sydney & Louisburg								653 46
Témiscouata					575 60			
Temiskaming & Northern Ontario	1,275 32	6,423 70						4,160 12
Mille-Iles					29 95			
Toronto, Hamilton & Buffalo	86 64	4,019 79						970 18
Vancouver, Victoria & Eastern					3,353 11			1,227 37
Victoria Terminal Railway & Ferry Co								0 50
Victoria & Sidney, C.-B					53 30			8 25
Wabash (en Canada)	32 82	7,612 74						6 86
York & Carlton								
Total final	113,233 52	792,976 29	67,050 27	2,148 69	182,347 45	27,201 42	775 71	379,102 16

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Suite.* Service des signaux et d'enclanchements.	Fonct. de transmission de force motrice.	Diverses structures.	Pavage.	Machines pour voies.	Menus outils et fournitures.	Enlèvement de neige, glace et sable.	Taxes pour améliorations publiques.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ ct	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	43 27					2,564 40	19,519 62	
Algoma Eastern	77 47					894 68	2,162 59	
Atlantic, Quebec & Western						757 36	3,794 56	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,305 12					1,271 90	28,362 85	
British Yukon						479 24	6,876 99	
Canada & Gulf Terminal						176 91	88 00	
Canada Southern	40,591 63	7,060 93			4,252 36	11,578 73	18,023 53	
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial ..)	14,959 36	1,355 11	3,298 60	424 53	4,542 50	15,691 25	141,122 93	
" " (Ile du P.-E.)	201 85				1,151 93	2,718 29	8,902 00	
Canadian-Northern, réseau du	21,759 91	8,413 99	3,389 64	871 37	17,493 88	58,644 29	545,840 91	Cr. 0 50
Canadien du Pacifique	97,176 34		18,427 23	10 84	34,824 56	123,039 75	1,022,775 57	50,029 15
Cap-Breton						67 16	210 55	
Caraquet & Gulf Shore								
Crow's Nest Southern	49 55					1,066 67	581 29	
Cumberland						141 65	1,426 72	
Central Vermont	55 33				63 72	805 27	5,322 85	
Dominion Atlantic	205 22				362 70	1,042 41	8,358 55	
Eastern British Columbia						174 50	1,119 78	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	49 86		22 30		1,217 62	4,099 90	4,743 08	
Elgin & Havelock						Av. 187 50	92 25	
Essex Terminal	468 53					13 50	146 10	
Esquimalt & Nanaimo	53 53			34 65	1,011 25	1,096 01	8,704 06	711 34
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.						206 79		
Grand-Tronc	39,147 15	974 79	5,680 80	546 94	2,520 87	34,293 03	232,544 92	227 25
Grand-Tronc Pacifique	1,799 48	31 50	441·60		7,384 60	23,811 38	98,976 15	66 40
Hereford	22 61				2,438 33	425 01		
Inverness Railway & Coal Co.								
International Railway of New Brunswick	40 49				53 34	549 47	4,487 36	
Kent Northern								
Kettle Valley	1 90					5,544 48	12,115 58	
Lotbinière et Mégantic						178 92	110 30	
Maine Central							18 60	
Manitoba Great Northern	618 04					945 17	3,897 99	
Maritime Coal, Railway & Power Co.							285 26	
Massawippi Valley	6 85					905 65	2,634 00	
Midland of Manitoba						123 29	2,726 90	8 25
Moncton & Buctouche						59 31	25 20	

Montreal & Atlantic	1,328 10				354 75	1,702 68	8,793 22	
Morrissey, Fernie & Michel							3,734 31	
Napierville, Junction	1,045 27					37 20	1,433 35	
Nelson & Fort Sheppard	96 24					267 47	3,021 04	
Transcontinental National	3,266 88				8,677 50	16,484 57	194,271 98	
New Brunswick Coal & Railway Co						583 02		
New Brunswick & P. E. Island					169 87	106 35	542 07	
New Westminster & Southern	36 91					73 18	115 31	
Northern New Brunswick & Seaboard North Shore								
Ottawa & New York	7,331 34				544 41	780 20	3,384 14	165 48
Père Marquette	1,170 50	158 45			770 70	1,730 36	3,572 80	533 75
Québec-Central	5 02				1,348 43	2,022 65	3,659 57	
Quebec, Montreal & Southern	6,972 31					1,271 15	8,634 27	
Québec-Oriental						634 87	2,632 24	
Quebec Railway, Light & Power Co	31 97					175 46	1,676 65	
Red Mountain	17 24					33 73	1,668 59	
Roberval-Saguenay	15 00	1,922 17				310 04	3,245 17	
Rutland & Noyan	12 26					45 83	157 02	
St. Lawrence & Adirondack	984 81				236 53	663 99	3,880 52	
Salisbury & Albert						130 00	32 21	
St-Jean et Québec	0 50				233 52	160 85	2,662 42	
St-Martin								
Sydney & Louisburg						670 18	3,715 40	
Témiscouata							2,424 66	
Temiskaming & Northern Ontario	22 41		444 86		1,921 80	2,962 48	36,247 24	
Mille-Iles						96 73	592 00	
Toronto, Hamilton & Buffalo	10,553 27		431 58		636 13	1,598 10	5,250 29	1,539 24
Vancouver, Victoria & Eastern	1,483 28					2,868 97	5,142 05	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co						3 36	47 80	
Victoria & Sidney, C.-B						55 03	748 35	
Wabash (en Canada)								
York & Carlton						3 53		
Total final	253,006 80	19,916 94	32,136 61	1,888,33	92,211 30	328,650 85	2,487,191 71	53,280 36

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Fin.*						
	Blessures aux personnes.	Assurance.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Entretien de voies de racc., des cours et autres facilités—Dt.	Entretien de voies de racc., des cours et autres facilités—Av.	Total. Entretien des voies et structures.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central and Hudson Bay	174 38	12,637 05	132 89	29 88	65 00		190,924 36
Algoma Eastern		2,413 55	183 31		1,815 00		52,124 82
Atlantic & Quebec Western				144 64			32,590 89
Bedlington & Nelson (non exploité).							
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1 77		170 82	21 66			69,781 13
British Yukon	1 85			10 05			30,519 74
Canada & Gulf Terminal							7,819 60
Canada Southern	1,008 03	3,457 18	2,936 70	15 01	75,980 44	125,762 26	1,244,547 17
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	758 76		9,598 47	960 60	49,351 22	10,399 67	2,429,871 56
" " (Ile du Prince-Edouard)	20 80		482 64				149,564 17
Canadian-Northern, réseau du	9,123 70	88 01	5,543 81	1,864 85	49,263 75	36,506 43	5,899,540 27
Canadian du Pacifique	57,696 39		10,843 31	2,590 46	186,155 42	36,115 25	14,671,791 20
Cap-Breton							6,334 29
Caraquet & Gulf Shore			75 00				20,756 34
Crow's Nest Southern	94 10		170 84	Av. 41 63	99 00		71,476 92
Cumberland				219 10			22,539 65
Central Vermont	59 00	341 52	66 55		143 43		84,802 62
Dominion Atlantic	6 00		189 77	75 04			195,141 44
Eastern British Columbia				54 00			11,932 82
Edmonton, Dunvegan & British Columbia			150 28		8,412 10	3,505 56	72,208 26
Elgin & Havelock							5,277 46
Essex Terminal				233 42			20,640 60
Esquimalt & Nanaimo	67 00		43 86				93,869 52
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.			14 00				10,032 45
Grand-Tronc	27,510 81	56,632 40	4,345 79	2,242 80	83,581 55	393,597 40	4,447,664 94
Grand-Tronc-Pacifique	1,253 18	45,470 82	2,126 79	440 62	3,068 16	65 32	1,557,939 04
Hereford	953 70		114 13	180 47	148 28		36,793 55
Inverness Railway & Coal Co.							
International Railway of New Brunswick			63 56	35 07	550 00		59,103 29
Kent Northern							
Kettle Valley		429 17	163 06	687 00	236 63		165,300 08
Lotbinière et Mégantic							9,667 41
Maine Central			10 09				2,379 83
Manitoba Great Northern	13 00		213 52	23 06	122 69		66,842 53
Maritime Coal, Railway & Power Co.					360 60		15,544 69
Massawippi Valley		280 04	25 22	97 65	723 20		48 989 96

Midland of Manitoba			78 76		37,901 85		47,084 45
Moncton & Bouctouche							9,434 81
Montreal & Atlantic	227 33		386 24	2 28	3,678 18		200,624 13
Morrissey, Fernie & Michel				2,498 19		99 00	13,273 97
Napierville-Junction			13 52				13,260 89
Nelson & Fort Sheppard	96 18		128 12	25 60	3,090 00		38,520 05
Transcontinental National	190 91		4,323 65	42 15	3,809 40	11,295 40	1,547,238 49
New Brunswick Coal and Railway Co.			7 55	28 27			21,448 34
New Brunswick & P. E. Island			114 05	1 16			33,001 32
New Westminster Southern	41 72		42 71	Av. 88 83	269 10		9,554 78
Northern New Brunswick & Seaboard North Shore							
Ottawa & New-York	20 31	652 46	2 63	30 16	1,693 13		81,625 42
Père Marquette	5,070 62	2,020 78	599 84		135,161 66	1,468 36	334,729 70
Québec Central	517 49	1,440 00	152 49	9 00	720 00		209,706 46
Quebec, Montreal & Southern	4 37		217 61		225 00	6,732 00	114,077 71
Québec Oriental				96 25			47,317 67
Quebec Railway, Light & Power Co.	1 18		12 47		147 87		9,311 70
Red Mountain	0 23		21 36	5 33			9,244 00
Roberval-Saguenay	7 00		164 40	194 44	9 63		17,471 09
Rutland & Noyan	26 67		5 91		100 77	101 92	3,659 06
St. Lawrence & Adirondack	15 39	342 35	27 03	22 19	11,630 78		86,442 89
Salisbury & Albert			3 75	5 92			14,346 74
St-Jean et Québec			101 52	5 80	600 00		33,538 42
St-Martin							8,581 47
Sydney & Louisburg				4,404 21			116,138 42
Témiscouata			8 62	1 25			47,988 13
Temiskaming & Northern Ontario	191 63	4,475 65	708 50	27 20	2,595 00	5,560 22	364,541 22
Mille-Iles			5 30				5,664 02
Toronto, Hamilton & Buffalo	93 19	521 10	646 25	1,013 00	1,717 11	26,846 71	185,058 51
Vancouver, Victoria & Eastern	877 44		683 35	Av. 302 03	2,248 74	5,242 44	267,475 62
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.				0 05			375 13
Victoria & Sidney, C.-B				0 77			5,332 97
Wabash (en Canada)		202 19	8 02		330,108 51	372 49	339,208 75
York & Carlton							1,356 13
Total final	106,124 15	131,404 27	46,219 06	17,906 11	995,782 60	663,670 43	36,040,945 06

TABLAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel.							
	Surintendance	Atelier des machines.	Force motrice pour les machines.	Appar. de force motrice pour stat. intérimaire.	Locomotives à vapeur. Réparations.	Locomotives à vapeur. Renouvellements.	Wagons pour trains à marchandises. Réparations.	Wagons pour trains à marchandises. Renouvellem.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	5,530 13	2,669 03			30,953 51		38,522 84	
Algoma Eastern	2,194 91	111 24			16,785 72		33,686 33	
Atlantic, Quebec & Western		854 70			12,577 30		591 58	
Bedlington & Nelson (pas exploité).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	428 56	233 02			2,953 99		1,432 34	
British Yukon	968 25	208 17			3,298 94		2,151 33	
Canada & Gulf Terminal	195 73				1,468 31		34 57	
Canada Southern	54,972 05	12,621 09	1,182 52	9,668 88	468,718 53	110,607 48	316,019 70	202,747 05
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial.)	81,692 00	65,648 72	12,270 24		691,267 04	133,333 34	848,736 84	100,000 00
" " (Ile du Prince-Edouard)	6,689 66	2,423 49	68 55		32,861 31		16,018 87	
Canadian Northern, réseau du	138,057 69	101,876 28	346 44	616 06	1,626,436 37		1,492,074 28	
Canadien du Pacifique	295,727 31	550,796 62			4,349,704 18	881,537 45	4,445,592 01	1,647,197 93
Cap-Breton					777 43		18 52	
Caraquet & Gulf Shore	1,108 00				4,707,99		531 94	
Crow's Nest Southern	651 07	351 41			10,136 89		11,236 89	
Cumberland	745 41				4,466 10		2,096 26	
Central Vermont	1,153 06	55 36			8,856 46		10,268 99	
Dominion Atlantic	3,327 12	387 35			32,181 35	12,000 00	10,403 24	
Eastern British Columbia	121 50	50 01			1,757 52		1,732 96	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia					14,627 98		9,643 90	
Elgin & Havelock					45 54			
Essex Terminal					2,376 17		34 76	
Esquimalt & Nanaimo	2,738 48	1,960 38			27,737 26		8,643 34	4,563 89
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.					2,813 41		336 03	
Grand-Tronc	127,003 60	215,560 57	4,126 88		2,688,607 72		2,419,113 66	
Grand-Tronc-Pacifique	56,678 76	20,283 08	1,089 17		434,002 06		451,001 66	
Hereford	617 58	62 06			7,303 81	102 61	3,928 66	37 82
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick	245 16	89 05	13 76		4,473 71		3,441 06	
Kent Northern								
Kettle Valley	2,941 92	915 76			14,892 34		4,844 15	
Lotbinière et Mégantic		599 80			1,501 25		1,234 34	
Maine Central	95 76	20 63			451 11	9 39	1,126 69	7 93
Manitoba Great Northern	487 92	201 36			2,564 09		2,194 25	
Maritime Coal & Railway Power Co.	804 79	166 88			2,524 51	7,000 00	140 90	
Massawippi Valley	1,202 13	537 51			17,575 24		11,102 01	
Midland Railway of Manitoba	3,155 08	809 42			13,679 21		8,763 38	

Moncton & Bouctouche					1,671 15		826 14	
Montreal & Atlantic	3,453 10	4,624 38			52,621 99	39,449 09	7,281 54	11,455 06
Morrissey, Fernie & Michel		1,041 92			5,331 40		6,275 29	
Napierville-Junction	504 87	Av. 3 35			4,128 17		363 96	
Nelson & Fort Sheppard	505 27	240 00			5,007 48		1,003 07	
Transcontinental National	51 605 31	17,915 86	4,140 25		463,601 11		265,962 88	
New Brunswick Coal & Railway Co		2,889 76	61 07		3,447 66		1,182 41	
New Brunswick & P. E. Island	30 06	11 36			3,356 38		863 36	
New Westminster Southern	210 33	108 81			2,030 96			
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	6,559 83	1,604 22			20,287 02		5,906 57	
Père Marquette	14,583 12	9,591 65	2,287 36		135,096 47		12,825 50	3,426 95
Québec Central	10,305 84	7,462 30			44,545 46	15,000 00	44,042 66	
Quebec, Montreal & Southern	9,327 75	1,608 57			22,138 66		139,405 40	
Québec Oriental		936 82			11,564 86		385 23	
Quebec Railway, Light & Power Co	181 26	282 14			3,682 45		6,030 41	
Red Mountain	126 59	71 48			2,176 75			
Roberval—Saguenay	1,304 67	261 16			3,403 97		2,667 78	
Rutland & Noyan	92 54	52 83			630 25	137 85	745 17	155 92
St. Lawrence & Adirondack	4,360 44	2 03			31,199 12		2,467 72	
Salisbury & Albert		146 60			1,003 01		515 18	
St-Jean et Québec	300 00	40 74			4,251 61		1,362 95	
St-Martin					770 13	2,437 37		
Sydney & Louisburg	1,871 64				73,623 33		111,929 66	
Témiscouata	2,852 55	339 94			6,572 29		8,487 21	
Temiskaming & Northern Ontario	11,506 34	5,827 67			88,330 61		31,338 86	
Mille-Iles					709 14			
Toronto, Hamilton & Buffalo	12,270 92	3,930 99			60,620 61	5,580 00	35,088 05	86,691 67
Vancouver, Victoria & Eastern	3,499 32	1,210 75			37,775 95		10,633 22	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	12 70	0 18			30 00		25 40	
Victoria & Sidney, C.-B	201 18	3 07			472 80		400 06	
Wabash (en Canada)	17,872 16	10,684 24	357 57		196,785 52		225,032 10	
York & Carlton								
Total final	943,062 42	1,050,379 11	25,943 81	10,284 94	11,821,950 66	1,207,194 58	11,079,746 06	2,056,284 22

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel—*Suite.*							
	Wagons à voyageurs, réparations.	Wagons à voyageurs, renouvellements.	Matériel pour wagons à moteur, réparations.	Matériel flottant réparations.	Matériel flottant, renouvellement.	Matériel des travaux, réparations.	Matériel des travaux, renouvellement.	Matériel divers, réparations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	4,576 90					9,126 99		
Algoma Eastern	2,186 55					218 19		
Atlantic, Quebec & Western	4,752 64					458 74		
Bedlington & Nelson (pas exploité)								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,206 12					2,514 17		
British Yukon	1,146 64					1,393 47		
Canada & Gulf Terminal	629 95							
Canada Southern	60,470 20	12,095 90				5,967 44	20,120 68	
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	368,147 02	66,666 66	357 30	8,510 93		11,929 81		
" " (Ile du Prince-Edouard)	16,132 47			364 63		1,955 18		
Canadian Northern, réseau du	545,338 55		28,090 91			120,979 30		16 70
Canadien du Pacifique	2,892,939 58	564,203 73		2,486 80		417,210 01	578,948 07	25 49
Cap-Breton	709 57							
Caraquet & Gulf Shore	200 00					1,000 00		
Crow's Nest Southern	578 34					1,667 11		
Cumberland	1,212 29					143 51		
Central Vermont	3,145 62					579 53		
Dominion Atlantic	15,311 35					1,724 25		
Eastern British Columbia	190 08							
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	6,246 20					1,413 58		
Elgin & Havelock	1 00							
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo	18,139 47					3,303 63	1,100 00	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	744 63							
Grand-Tronc	514,452 90			48,459 73		119,037 68		
Grand-Tronc-Pacifique	119,417 94			1,010 59		39,019 61		
Hereford	2,043 15	Av. 0 32				547 05	59 96	
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick	2,394 30			30 48		667 05		
Kent Northern								
Kettle Valley	4,070 69							
Lotbinière et Mégantic	146 87							
Maine Central	384 99	Av. 0 06				22 60	4 52	
Manitoba Great Northern	660 87					1,671 22		
Maritime Coal, Railway & Power Co.	391 55							
Massawippi Valley	3,060 73					273 89		
Midland Railway of Manitoba	8,648 20					190 62		

Moncton & Bouctouche	550 46							
Montreal & Atlantic	1,566 61	19,002 62				73 85	32,118 92	
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville-Junction	674 18	Cr. 66 11				212 00		
Nelson & Fort Sheppard	704 34					1,127 09		
Transcontinental National	99,056 63			4,082 03		47,037 96		
New Brunswick Coal & Railway Co	227 02							
New Brunswick & P. E. Island	387 96					0 62		
New Westminster Southern	529 85					316 91		
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New-York	1,590 96					900 56	63 18	
Père Marquette	14,156 49			3,894 91		6,691 29	444 59	
Québec Central	14,924 12	9,000 00				1,535 93		
Québec, Montreal & Southern	5,613 39					406 81		
Québec Oriental	2,376 19					697 63		
Quebec Railway, Light & Power	1,781 29					18 93		
Red Mountain						190 41		
Roberval-Saguenay	1,294 83		5,141 35			76 57		
Rutland & Noyan	222 91	67 32				18 68	29 34	
St. Lawrence & Adirondack	2,757 02					1,051 74		
Salisbury & Albert	448 06							
St-Jean et Québec	451 52					133 05		
St-Martin	140 70							
Sydney & Louisburg	3,057 11					4,065 81		
Témiscouata	4,530 21					277 89		
Temiskaming & Northern Ontario	55,690 39					31,489 80		
Mille-Iles	68 52							
Toronto, Hamilton & Buffalo	12,539 62	1,722 49				4,454 77	673 08	
Vancouver, Victoria & Eastern	7,762 50			2,224 92	1,792 73	5,075 13		
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	1 75							
Victoria & Sidney, C.-B	27 55							
Wabash (en Canada)	31,095 16			5,947 42				
York & Carlton								
Total	4,863,904 70	672,692 23	33,589 56	77,012 44	1,792 73	848,868 06	633,562 34	42 19

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel—*Fin.* Blessures aux personnes.	Assurances.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Entretien du matériel de raccord. aux terminus. Dt.	Entretien du matériel de racc. aux terminus. Av.	Total de l'entretien du matériel.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	139 00	3,728 68	201 30				95,448 38
Algoma Eastern	123 29	666 78	185 55	155 00			56,313 56
Atlantic, Quebec & Western				78 95			19,313 91
Bedlington & Nelson (pas exploité).							
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	94 30		28 08	18 73			8,909 31
British Yukon	1 08		0 48	7 52			9,175 88
Canada & Gulf Terminal				17 00			2,345 56
Canada Southern	2,461 64	819 05	4,943 38	285 69	4,069 10		1,287,770 38
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	790 72		11,484 97	1,099 55	9,336 96		2,411,272 10
" " (Ile du P.-E.)	4 48		470 59	79 62	102 54		77,171 39
Canadian Northern, réseau du	7,429 39	2 00	15,341 33	477 24	13,286 34	170 00	4,090,198 88
Canadien du Pacifique	38,441 74		22,202 98	1,957 33	7,624 36	639 72	16,695,955 87
Cap-Breton							1,505 52
Caraquet & Gulf Shore			75 00		350 00		7,972 93
Crow's Nest Southern	170 61		34 58	24 84			24,851 74
Cumberland				123 43			8,787 00
Central Vermont		882 27	189 29				25,130 58
Dominion Atlantic	356 36		89 99	14 01			75,795 02
Eastern British Columbia							3,843 07
Edmonton, Dunvegan & British Columbia			147 10				32,078 76
Elgin & Havelock							46 54
Essex Terminal							2,410 93
Esquimalt & Nanaimo			18 57	24 17			68,229 19
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co							3,894 07
Grand-Tronc	44,568 27	43,148 79	14,804 60	13,018 37		90,309 29	6,161 593 48
Grand-Tronc-Pacifique	2,206 43	11,337 86	4,685 67	121,778 52	1,496 59		1,264,007 94
Hereford	0 10		52 08	224 57			14,979 13
Inverness Railway & Coal Co							
International of New Brunswick	0 93		23 58	0 19	21 31		11,400 58
Kent Northern							
Kettle Valley		102 08	81 15	1,032 72			28,880 81
Lotbinière et Mégantic			0 44	165 99	1,400 45	437 90	4,611 24
Maine Central			8 09	37 27			2,168 92
Manitoba Great Northern	102 10		21 97	14 49			7,918 27
Maritime Coal, Railway & Power Co							11,028 63
Massawippi Valley		808 76	83 58				34,643 85

Midland Railway of Manitoba	366 00		160 86	34 83	1,494 63		37,302 23
Moncton & Bouctouche				32 08			3,079 83
Montreal & Atlantic			238 82				171,885 98
Morrissey, Fernie & Michel							12,648 61
Napierville Junction			24 14	1 44			5,839 30
Nelson & Fort Sheppard	116 71		26 00	16 92			8,746 88
Transcontinental National	374 12	91 67	5,854 05	97 85	386 14		960,205 86
New Brunswick Coal & Railway Co							7,807 92
New Brunswick & P. E. Island			1 20				4,650 94
New Westminster Southern	48 07		11 32	7 39			3,263 64
Northern New Brunswick & Seaboard							
North Shore							
Ottawa & New York	7 82	99 07	35 94	117 72	23 47		37,196 36
Père Marquette	2,225 19	6,208 28	802 68	114 71	175 18		212,524 37
Québec Central	107 40	1,080 00	173 67	3,505 43	98,857 57	79,767 40	170,772 98
Quebec, Montreal & Southern	286 83		588 89				179,376 30
Québec Oriental				14 45			15,975 18
Quebec Railway, Light & Power Co	7 05		32 66	13 24	4,656 85	1,501 30	15,184 98
Red Mountain	25 53		7 50	4 69			2,602 95
Roberval-Saguenay			7 85	487 12			14,645 30
Rutland & Noyan	12 10		5 44				2,170 35
St. Lawrence & Adirondack	55 81	10 33	245 48				42,149 69
Salisbury et Albert				128 99			2,241 84
St-Jean et Québec							6,539 87
St-Martin							3,348 20
Sydney & Louisburg				16 04			194,563 59
Témiscouata			59 01	7,327 33			30,446 43
Temiskaming & Northern Ontario	151 08	6,391 90	974 09	1,303 20		4,157 17	228,846 77
Mille Iles							777 66
Toronto, Hamilton & Buffalo	220 50	1,343 40	640 88			7,467 69	218,309 29
Vancouver, Victoria & Eastern	745 02		132 13	474 24	11 16		71,337 07
Victoria Terminal Railway & Ferry Co				0 09			70 12
Victoria & Sidney, B.C				1 49			1,106 15
Wabash (en Canada)	3,630 94	3,742 11	1,316 16	Av. 52 40	110,726 63	100 32	607,037 29
York & Carlton				176 85			176 85
Total final	105,270 61	80,463 03	86,513 12	154,458 90	254,019 28	184,550 79	35,822,484 20

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1916 —*Suite*.

Nom du chemin de fer.	Dépenses du trafic.									
	Surintendance.	Agences extérieures.	Publicité.	Association du trafic.	Lignes des trains-éclairs à marchandises.	Agences industrielles et d'immigration.	Assurances.	Papeterie et impression.	Autres dépenses.	Total des dépenses du trafic.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	3,238 61	61 53	252 89	191 57			41 46	384 14		4,170 20
Algoma Eastern	1,660 79	2,418 77	104 28	213 93	46 77			154 18	0 63	4,599 35
Atlantic, Quebec & Western										
Bedlington & Nelson (non exploité)										
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	423 89	1,166 72	900 82	26 16		217 38		229 25	1 32	2,965 54
British Yukon	1,900 16	2,937 03	1,349 54					209 01		6,395 74
Canada & Gulf Terminal	969 50		39 43							1,008 93
Canada Southern	75,759 36	60,415 34	18,712 01	5,330 89	52,959 98	233 52	54 19	44,372 86	118 27	257,956 42
Chemin de fer de l'Etat—										
Intercolonial	64,581 27	120,045 83	37,279 98	3,495 51		239 71	117 93	27,644 21	618 14	254,022 58
Ile du Price-Edouard	2,728 97	5,105 81	2,452 11	12 51		10 88	5 25	417 13	5 46	10,738 12
Canadian Northern, réseau du	184,248 28	179,460 72	126,849 81	13,024 05		3,505 12		45,154 85	832 96	553,075 79
Canadien-Pacifique	587,688 29	1,460,599 01	422,012 37	42,839 51		37,287 10		244,511 29	3,761 83	2,798,699 40
Cape Breton			58 50							58 50
Caraquet & Gulf Shore	700 00							238 78	166 40	1,105 18
Crow's Nest Southern	628 70	1,881 82	732 78	58 46		281 73		406 28	4 42	3,994 19
Cumberland			6 92					8 57		15 49
Central Vermont	1,720 88	2,621 51	774 38	134 65			0 64	843 07	0 77	6,095 90
Dominion Atlantic	8,518 49	1,838 85	5,506 11	386 61				1,920 12	82 20	18,252 38
Eastern British Columbia										
Edmonton, Dunvegan & B. C.	5,492 88		92 22	108 26				450 92	13 00	6,157 28
Elgin & Havelock										
Essex Terminal			77 50	128 00						205 50
Esquimalt & Nanaimo			156 00							156 00
Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Co.		13 33	43 95							57 28
Grand-Tronc	234,333 72	549,397 34	99,070 18	34,005 27	44,168 78	10,250 85	1,112 76	79,428 14	317 89	1,052,084 93
Grand-Tronc-Pacifique	47,290 65	68,544 78	28,220 57	2,068 59		1,806 39	117 08	11,763 89	718 71	160,530 66
Hereford	826 32	77 87	526 59	20 26	0 27	39 08		192 99	0 23	1,683 61
Inverness Ry. & Coal Co.										
International of New Brunswick	398 31	171 59	591 62	3 62				282 53		1,447 67
Kent Northern										
Kettle Valley	1,850 00		84 91					244 07	26 78	2,205 76
Lotbiniere & Megantic			18 00	104 50				33 56		156 06
Maine Central	193 67	16 25	122 08	4 89	0 06	8 99		44 54	0 07	390 55
Manitoba Great Northern	333 51	803 06	282 98	29 99		160 75		173 35	2 07	1,785 71
Maritime Coal, Ry. & Power Co.										

Massawippi Valley	2,073 38	495 10	537 76	190 71				11 50		3,308 45
Midland Railway of Manitoba	1,834 11	5,124 51	2,702 87	116 49		729 79		806 75	10 64	11,325 16
Mille-Iles										
Moncton & Buctouche										
Montreal & Atlantic										
Morrissey, Fernie & Michel										
Napierville Junction	738 72	37 84	9 50	104 37				64 74		955 17
Nelson & Mort Sheppard	405 56	1,124 90	617 38	25 14		197 11		217 43	3 72	2,591 51
Transcontinental National	42,377 57	21,364 40	14,141 29	653 70		711 32	33 37	4,513 32	21 61	83,816 58
New Brunswick Coal & Ry. Co		34 50	56 24	44 00						134 74
New Brunswick & P. E. Island	90 00	1 50	241 49					49 51		382 50
New Westminster Southern	186 72	522 56	0 13	21 20		84 30		123 23	1 22	939 36
Northern New Brunswick and Seaboard										
North Shore										
Ottawa & New York	6,080 84	1,184 60	301 26	141 38	32 87			1,782 82		9,523 77
Père Marquette	21,848 52	30,573 59	3,697 87	1,293 35			46 13	8,451 85		65,911 31
Québec Central	10,552 04	9,647 58	3,472 70	889 21			216 00	2,138 59	304 25	27,220 37
Québec, Montreal & Southern	6,614 81	141 05	125 20	120 50				915 84	3 36	7,920 76
Québec Oriental										
Quebec Ry., Light & Power Co		498 70	656 53	44 42				15 41	168 25	1,383 31
Red Mountain	102 57	301 94	0 12	12 02		51 13		66 71	0 74	535 23
Roberval-Saguenay	812 16		463 40	115 84				33 10	95 57	1,520 07
Rutland & Noyan	249 30	444 72	107 28	10 09	31 04	0 98		69 35	2 96	915 72
St. Lawrence & Adirondack	2,695 77	3,372 33	152 98	9 90	146 29	52 15		634 32	56 91	7,120 65
Salisbury & Albert								6 00		6 00
St-Jean & Québec	1,927 20	188 85	1,045 06					59 59		3,220 70
St-Martin										
Sydney & Louisburg	1,080 00		895 06	206 28						2,181 34
Temiscouata	2,872 42		639 55	156 48				215 10		3,883 55
Temiskaming & Northern Ontario	10,611 41	528 50	5,183 85	570 23		1,636 09	48 04	2,313 27	Cr. 2 46	20,888 93
Toronto, Hamilton & Buffalo	10,473 93	957 37	4,775 13	480 47	944 10			1,468 07		19,099 07
Vancouver, Victoria & Eastern	2,167 52	6,197 81	3,122 67	176 36		1,008 30		1,253 40	15 02	13,941 08
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	63 60							0 02		63 62
Victoria & Sidney, B.C	1,005 78							0 24		1,006 02
Wabash (in Canada)	28,865 57	76,042 44	5,443 77	1,743 25		173 96	Cr. 3 18	8,389 68	49 94	120,705 43
York & Carlton										
Totaux	1,381,215 75	2,616,361 95	794,706 72	109,312 89	98,330 16	58,686 63	1,789 67	492,708 47	7,402 88	5,560,515 1[illegible]

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestions des transports—Par rails.							
	Surintendance.	Mise en mouvement des trains.	Employés de gares.	Associations de pesage et de service de wagons.	Docks à houille et à minerai.	Fournitures et dépenses des stations.	Chefs de parcs et leurs commis.	Conducteurs et serre-freins de parcs.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	6,369 76	2,364 00	14,178 93	305 82	23,359 04	2,210 80	830 51	7,358 87
Algoma Eastern	3,705 88	1,401 27	6,536 55	60 00	13,732 73	715 71		
Atlantic, Quebec & Western		331 50	6,428 50			870 63		
Bedlington and Nelson (non exploité.)								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	1,387 52	577 82	7,990 14	38 47		1,523 26		
British Yukon	2,389 10	956 28	13,440 87			1,223 86		375 00
Canada & Gulf Terminal	898 25		2,243 67	1,734 30		728 95		
Canada Southern	101,093 05	16,219 59	164,639 72	3,149 02		18,853 35	71,834 10	216,365 96
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	75,675 10	134,496 19	964,160 94	1,631 44		123,719 95	50,025 68	277,258 23
" " (Ile du P.-E.)	5,735 39	5,197 39	72,195 16			7,790 28	3,206 44	4,062 93
Canadien Nord, réseau du	418,590 57	160,454 51	1,568,926 42	5,887 43	2,516 33	171,675 96	107,646 85	376,072 65
Pacifique Canadien	1,197,358 52	622,776 80	5,705,976 09	11,059 21	899 98	565,608 93	340,771 12	1,481,251 55
Cap-Breton	550 00		1,110 00			5 82		1,646 00
Caraquet & Gulf Shore	500 00		4,385 12			1,001 92		
Crow's Nest Southern	1,743 67	796 47	6,561 31	101 25		397 73		
Cumberland	785 65	726 00	4,885 46	1,952 29		366 09	909 33	8,687 95
Central Vermont	2,621 29	1,314 33	18,496 61	17 38		2,904 50	193 80	
Dominion Atlantic	4,449 21	3,639 82	58,695 72	166 92		5,460 43	5,804 98	
Eastern British Columbia	2,220 20		1,537 79	36 21		211 54		
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	5,249 26	1,092 82	9,345 02	76 14		2,575 10		5,690 70
Elgin & Havelock			460 00					
Essex Terminal	1,800 00		2,920 30	60 00				
Esquimalt & Nanaimo	8,266 19	8,585 23	39,049 61	125 53		3,340 47	22 20	4,901 09
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.			1,236 17	23 25		111 66	1 000 00	620 60
Grand-Tronc	369,417 34	153,594 83	2,685,059 44	11,817 75	894 04	216,321 77	233,192 58	792 584 30
Grand-Tronc-Pacifique	97,339 93	34,606 43	246,466 90	1,031 10		28,925 32	11,357 22	52,595 73
Hereford	1,148 29	1,185 04	5,079 25	45 47		571 16		
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick	1,268 39		3,900 09			246 28		
Kent Northern								
Kettle Valley	2,102 70	3,195 18	9,123 27			1,541 68		172 28
Lotbinière et Mégantic			1,340 88			210 32		
Maine Central	261 83	100 65		3 41				
Manitoba Great Northern	890 18	256 94	5,455 46	122 43		801 74		
Maritime Coal, Railway & Power Co.	1,320 00		1,320 00			10 54		
Massawippi Valley	4,468 63	2,318 54	24,278 56	84 76		1,267 54		
Midland Railway of Manitoba	3,527 13	181 08	24,905 28	103 79		13,470 09	1,071 90	4,948 60

Moncton & Buctouche	.....	.....	2,400 00	.....	.....	72 89	.....	.....
Montreal & Atlantic	11,219 40	7,390 30	66,376 20	29 98	.....	7,844 54	4,309 09	10,211 73
Morrissey, Fernie & Michel	2,257 53	.....	2,025 00	.....	.....	.....	.....	.....
Napierville Junction	521 11	230 72	2,687 79	.....	.....	392 17	.....	.....
Nelson & Fort Sheppard	1,097 62	454 39	2,949 96	38 35	.....	475 18	.....	.....
Transcontinental National	55,058 89	76,081 59	156,959 08	1,008 48	.....	20,883 78	29,614 25	54,617 68
New Brunswick Coal & Railway Co	.....	.....	2,352 00	.....	.....	48 09	.....	210 96
New Brunswick & P. E. Island	33 62	.....	2 958 19	.....	.....	242 72	.....	.....
New Westminster Southern	436 90	507 75	391 83	37 27	.....	13 73	.....	.....
Northern New Brunswick & Seaboard	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
North Shore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa & New York	1,402 92	1,556 77	21,513 03	55 30	.....	2,549 37	.....	2,404 04
Père Marquette	28,596 01	8,281 66	86,302 90	636 19	.....	6,057 44	7,263 40	25,273 67
Québec Central	9,229 86	7,346 24	78,478 12	596 38	.....	9,305 85	1,332 85	3,694 25
Quebec, Montreal & Southern	4,509 93	2,236 91	27,005 57	133 62	.....	3,261 81	.....	.....
Qulbec Oriental	.....	340 50	7,169 40	.....	.....	655 03	.....	.....
Quebec Railway, Light & Power Co	872 00	881 49	5,322 92	172 25	.....	820 00	278 68	858 14
Red Mountain	239 43	89 36	3,319 63	22 90	.....	321 82	.....	.....
Roberval-Saguenay	1,096 98	437 50	3,807 68	30 77	13 90	1,395 89	.....	47 45
Rutland & Noyan	111 03	46 36	669 96	0 41	.....	60 14	44 46	147 26
St. Lawrence & Adirondack	3,716 02	1,661 75	20,999 48	78 74	.....	3,346 89	.....	.....
Salisbury & Albert	.....	.....	1,272 00	.....	.....	43 04	.....	.....
St-Jean et Quebec	1,683 14	5 75	3,154 68	.....	.....	540 36	.....	.....
St-Martin	.....	.....	240 00	950 45	.....	.....	.....	.....
Sydney & Louisburg	2,947 86	6,294 02	21,458 79	20,818 82	.....	2,417 09	6,884 01	52,951 87
Temiscouata	2,429 50	1,704 70	9,896 35	134 01	.....	999 47	.....	.....
Temiskaming & Northern Ontario	15,814 97	12,856 96	128,111 99	392 81	.....	15,726 12	11,452 92	23,013 85
Mille-Iles	600 00	.....	4,397 36	36 20	.....	750 30	.....	.....
Toronto, Hamilton & Buffalo	26,141 21	12,392 54	122,596 25	596 74	.....	8,399 06	10,214 04	33,572 11
Vancouver, Victoria & Eastern	5,836 22	2,931 26	59,699 00	296 06	.....	8,142 73	2,333 70	11,453 45
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	25 41	.....	231 60	.....	.....	55 13	.....	.....
Victoria & Sidney, B.C	402 38	.....	3,629 63	.....	.....	873 05	.....	.....
Wabash (en Canada)	19,217 66	.....	18,108 78	4,840 17	.....	873 54	1,153 25	3,365 43
York & Carlton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	2,518,630 63	1,300,160 23	12,548,814 40	70,539 27	41,416 02	1,271,230 61	902,747 36	3,456,414 33

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916 —*Suite*.

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—Par rails—*Suite*.							
	Aiguilleurs et signaleurs.	Mécaniciens des cours.	Gardes-moteurs des cours.	Combustibles pour locomotives des cours.	Acquisition de force-motrice pour aiguillage des cours.	Achat de force-motrice pour aiguillage des cours.	Eau pour locomotives des cours.	Huile pour locomotives des cours.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	223 43	5,349 71		9,731 96			462 87	143 40
Algoma Eastern		18 68						
Atlantic, Quebec & Western								
Bedlington & Nelson (not operating).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay								
British Yukon		425 50		625 89				16 72
Canada & Gulf Terminal								
Canada Southern	34,425 35	110,998 68	4,652 71	136,004 52	5,610 93		7,151 73	2,111 92
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	15,396 80	164,232 30		293 100 32			8,786 12	3,345 55
" " (Ile du P.-E.)	183 34	6,567 00		4,948 69			256 75	124 18
Canadian Northern, réseau du	10,779 19	216,713 42		385,133 39		1,440 87	21,031 07	6,533 62
Canadien du Pacifique	134,910 95	890,658 86		1,169,760 53			56,330 36	11,587 91
Cap-Breton								
Caraquet & Gulf Shore				500 00				
Crow's Nest Southern								
Cumberland								
Central Vermont	396 00						76 52	
Dominion Atlantic		8,449 60		17,896 90			253 60	289 15
Eastern British Columbia								
Edmonton, Dunvegan & British Columbia		3,592 78		10,300 08			264 26	484 30
Elgin & Havelock		883 84						
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaimo		3,318 05		1,537 16			125 99	89 48
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		635 83		1,414 69				
Grand-Tronc	105,972 29	508,385 19		710,372 79			36,558 01	9,827 39
Grand-Tronc-Pacifique	6,966 14	33,640 69		67,004 43			3,495 53	1,542 89
Hereford		430 18		510 25			25 08	3 73
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick	3 12							
Kent Northern								
Kettle Valley		54 98		520 15				5 90
Maine Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal & Railway Power Co.								
Massawippi Valley	8 10							
Midland Railway of Manitoba		2,931 70		9,915 50			264 80	634 48

Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic	311 10	6,109 36		8,724 79			277 00	133 56
Morrissey, Fernie & Michel		357 35						
Napierville Junction								
Nelson & Fort Sheppard								
National Transcontinental	3,420 18	32,992 67		100,628 02			619 06	818 19
New Brunswick Coal & Railway Co		215 73		466 95				
New Brunswick & P. E. Island	13 87	254 43		249 00				
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	271 29	2,068 27		4,192 14			23 75	38 71
Père Marquette	775 26	22,594 32		33,915 48			1,038 07	448 43
Québec Central		3,531 30		6,350 33			70 75	190 12
Québec, Montreal, & Southern								
Québec Oriental								
Québec Railway, Light & Power Co	1,348 58	892 00		1,100 66				
Red Mountain								
Roberval-Saguenay	142 11	1 40		5 24			29 97	6 02
Rutland & Noyan	26 91	100 00		116 28			6 23	1 98
St. Lawrence & Adirondack								
Salisbury & Albert								
St-Jean et Québec	18 15							5 49
St-Martin								
Sydney & Louisburg	761 80							
Temiscouata								
Temiskaming & Northern Ontario	1,385 51	15,289 26		24,182 01			714 55	340 34
Mille-Iles		21 02						
Toronto, Hamilton & Buffalo	2,975 92	28,353 88		45,378 14			2,431 46	706 15
Vancouver, Victoria & Eastern	360 70	7,624 30		11,271 46			474 94	69 86
Victoria Terminal Railway & Ferry Co								
Victoria & Sidney, B.C.								
Wabash (en Canada)		3,122 26		4,234 06			2 43	25 76
York & Carlton								
Totaux	321,076 09	2,125,814 54	4,652 71	3,060,091 81	5,610 93	1,440 87	140,770 90	39,525 23

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports par rails—*Suite.*							
	Autre fournitures pour locomotives des cours.	Dépenses de remises à locomotives des cours.	Fournitures et dépenses des cours.	Opérations des cours communs et terminus. Dt.	Opérations des parcs communs et terminus. Av.	Mécaniciens.	Mécaniciens de route.	Combustible pour locomotives de route.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	73 95	2,325 63	49 34			23,180 32		65,174 83
Algoma Eastern						16,728 48		39,891 14
Atlantic, Quebec & Western						6,230 75		26,747 88
Bedlington & Nelson (non exploité).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay						6,652 80		8,188 06
British Yukon	5 43					3,630 19		7,417 09
Canada & Gulf Terminal						1,750 22		8,742 22
Canada Southern	1,863 28	28,044 37	7,877 60	412,831 52	15,394 06	328,359 12	27,660 39	671,237 11
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	3,031 88	50,868 02	21,709 99	183,533 88	81,223 60	811,554 87		2,372,470 61
" " (Ile du P.-E.)	75 57	233 31	110 79			32,600 92		57,523 94
Canadian Northern System	4,594 43	65,692 85	4,811 38	295,023 77	27,014 04	1,717,071 96	83,308 21	3,541,563 65
Canadien du Pacifique	21,291 81	348,885 88	46,020 56	313,814 81	191,115 08	4,931,774 29		10,234,165 33
Cap-Breton						2,606 95		3,791 52
Caraquet & Gulf Shore		575 00				2,453 00		14,331 53
Crow's Nest Southern						12,151 08		18,117 01
Cumberland						7,946 87		9,334 98
Central Vermont		304 94		891 56	58 91	20,387 82		46,352 52
Dominion Atlantic	88 35	3,035 15		2,193 42		42,658 46		97,344 74
Eastern British Columbia						2,860 80		3,159 99
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	489 38	1,428 34				18,738 02		94,210 20
Elgin & Havelock		310 50						1,744 58
Essex Terminal						3,188 75		5,134 34
Esquimalt & Nanaimo	27 44	654 47		2,190 00		25,808 56		34,300 22
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.						3,169 66		9,394 31
Grand-Tronc	13,440 92	114,397 87	18,117 46	123,025 77	594,267 71	1,659,183 12		4,086,561 35
Grand-Tronc-Pacifique	1,891 21	10,509 79	2,492 62	38,983 84		283,783 28		669,950 12
Hereford				282 76		6,745 16		17,783 80
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick		59 35	10 96	1,668 50		5,920 48		17,892 37
Kent Northern								
Kettle Valley	1 44	24 16		5,697 63	2,370 08	14,445 47		42,052 93
Lotbinière et Mégantic						1,286 87		4,215 39
Maine Central						1,377 50		2,863 38
Manitoba Great Northern				550 94		4,369 65		7,905 62
Maritime Coal, Railway & Power Co.						4,393 05		11,454 00
Massawippi Valley				588 60		16,782 76		28,974 86
Midland Railway of Manitoba	160 12	2,480 25	88 08	5,469 13		19,815 65		36,972 51

Moncton & Buctouche						1,894 97		4,324 83
Montreal & Atlantic	171 37	1,755 75	194 88	60,298 40		77,635 68		153,528 80
Morrissey, Fernie & Michel						6,769 85		8,272 59
Napierville Junction						4,215 59		17,326 37
Nelson & Fort Sheppard				4,322 45	413 00	5,193 99		8,063 18
Transcontinental National	659 93	28,671 00	3,115 06	58,451 50	29,983 60	315,824 31		938,592 90
New Brunswick Coal & Railway Co.						2,333 39		3,238 21
New Brunswick & P. E. Island		111 17				4,248 57		6,536 01
New Westminster Southern						2,643 10		3,633 02
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	8 74	221 00		6,388 21	333 25	12,735 23		41,859 42
Père Marquette	593 01	10,514 56	261 85	31,778 49	14,145 32	105,966 82		255,947 78
Québec Central	17 40	1,599 61		8,196 27		64,228 65		192,478 01
Quebec, Montreal & Southern				487 50	1,013 83	15,961 81		55,296 66
Québec Oriental						6,602 75		23,451 81
Quebec Railway, Light & Power Co.	15 49					3,192 09		8,154 47
Red Mountain						2,071 45		3,457 47
Roberval-Saguenay	8 87	1,299 72	221 41			4,440 58	2,983 94	18,945 86
Rutland & Noyan	1 47	23 97	2 54	92 23	138 85	669 39		1,211 08
St. Lawrence & Adirondack				75,627 04	240 00	25,663 94		82,590 39
Salisbury & Albert						2,376 60		6,682 59
St-Jean et Québec		12 27	4 44	1,874 00		6,055 00		15,213 46
St-Martin						903 01		2,720 50
Sydney & Louisburg						55,320 45		71,205 35
Témiscouata						10,288 00		34,487 16
Témiskaming & Northern Ontario	245 37	4,570 06	758 44	1,281 61	49,862 30	103,524 76		274,872 05
Mille-Iles						2,895 15		5,591 90
Toronto, Hamilton & Buffalo	244 02	5,554 52	1,005 48	4,639 63	101,285 37	43,365 03		95,246 70
Vancouver, Victoria & Eastern	51 06	1,854 35	114 75	7,646 13	1,562 09	41,304 51		71,443 62
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.						120 77	92 18	269 62
Victoria & Sidney, B.C.						1,892 34	1,444 14	4,224 00
Wabash (en Canada)	9 20	97 83	75 13	373,745 78	61 55	143,567 76		194,637 57
York & Carlton								627 10
Totaux	49,062 14	686,115 69	107,042 76	2,021,575 37	1,110,482 64	11,114,544 42	115,488 86	24,901,094 61

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916 —*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestions des transports par rails—*Suite.*							
	Acquisition de force motrice de route.	Achat de force motrice de route.	Eau pour locomotives de route.	Lubricateurs pour locomotives de route.	Autres fournitures pour locomotives de route.	Dépenses de remises à locomotives de route.	Employés de route.	Fournitures des trains et dépenses.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay			3,698 16	1,202 39	534 34	9,486 75	24,089 65	5,164 04
Algoma Eastern			1,002 19	602 70	299 28	10,060 69	20,064 55	2,699 01
Atlantic, Quebec & Western			1,499 55	1,094 94	208 51	3,508 47	6,372 00	1,119 88
Bedlington & Nelson (non exploité).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay			781 57	40 07	144 35	1,649 64	6,401 56	2,078 11
British Yukon			427 72	152 77	46 76	1,972 32	3,947 15	914 48
Canada & Gulf Terminal			259 10		669 24	267 04	2,110 76	692 45
Canada Southern	29,143 38		22,011 29	7,929 20	5,707 53	76,176 07	355,436 69	73,512 84
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)			68,187 55	30 906 73	23,811 22	325,290 23	1,030,736 63	237,967 19
" " (Ile du Prince-Edouard)			2,251 75	1,475 83	982 52	9,993 14	49,364 38	10,400 72
Canadian Northern réseau du	8,259 08	36,129 27	262,004 75	63,148 36	33,739 00	534,718 01	1,735,824 92	510,103 34
Canadien du Pacifique			521,830 76	137,986 62	121,071 04	1,288,694 71	5,017,864 57	1,877,853 33
Cap-Breton				198 00				73 85
Caraquet & Gulf Shore				749 17	891 00		5,837 92	250 00
Crow's Nest Southern			1,361 71	121 26	178 43	2,129 80	13,211 13	3,052 57
Cumberland			201 00	675 20	63 95	2,222 21		129 01
Central Vermont			2,186 89	460 55	442 21	2,565 40	19,166 83	7,067 43
Dominion Atlantic			1,983 94	1,481 37	583 10	19,842 46	51,870 21	14,606 99
Eastern British Columbia			3 83	228 81	123 92	1,009 13	3,226 85	72 32
Edmonton, Dunvegan & British Columbia			8,279 08	1,025 34	974 60	6,989 86	17,056 14	7,071 40
Elgin & Havelock				54 83	72 09		1,109 49	20 65
Essex Terminal			83 50	62 94		1,086 30	3,484 84	
Esquimalt & Nanaimo			1,500 96	727 35	426 18	9,261 73	28,908 39	5,305 24
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.			96 11	232 89	33 79	492 53	3,372 03	237 06
Grand-Tronc			172,097 75	43,761 98	58,948 14	370,090 53	1,870,924 88	552,341 07
Grand-Tronc-Pacifique			76,362 71	15,126 23	6,988 71	96,793 16	295,090 88	131,731 74
Hereford			761 67	189 40	165 61	2,869 86	7,279 11	1,756 84
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick			138 18	306 01	40 65	2,157 14	8,270 08	973 82
Kent Northern								
Kettle Valley			1,682 40	1,697 49	1,245 28	5,408 89	29,069 87	3,079 76
Lotbinière et Mégantic				204 20		562 19	1,988 80	321 10
Maine Central			124 19	23 73	24 46	1,844 51	1,556 34	412 34
Manitoba Great Northern			292 64	40 50	72 03	886 00	5,220 36	1,372 99
Maritime Coal, Railway & Power Co.			400 43	370 52	438 71	799 47	3,686 60	244 77
Massawippi Valley			1,180 02	360 71	526 84	6,213 60	17,898 29	4,568 66
Midland Railway of Manitoba			2,974 94	616 32	482 86	7,388 95	17,160 11	6,779 79

Moncton & Buctouche			5 00	157 92		504 00	2,396 15	202 23
Montreal & Atlantic			2,956 58	1,663 99	2,068 92	18,941 98	71,923 86	11,042 36
Morrissey, Fernie & Michel			241 75		1,358 06	1,019 06	10,341 14	
Napierville Junction			766 86	119 63	52 11	2,216 87	5,044 72	230 21
Nelson & Fort Sheppard			321 05	49 35	77 83	1,257 36	4,953 50	1,935 45
Transcontinental National			53,858 00	12,874 86	9,940 40	182,554 74	369,521 37	72,322 91
New Brunswick Coal & Railway Co.			424 53	147 85	37 18	300 39	2,642 09	65 13
New Brunswick & P. E. Island			699 27	21 85	62 79	2,658 96	5,349 43	51 81
New Westminster Southern			2 39	7 89	35 11		3,184 85	924 92
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York			2,217 53	574 19	328 03	6,711 97	15,371 36	3,116 09
Pére Marquette			7,555 36	3,095 16	2,998 44	15,291 58	122,990 61	17,325 00
Québec Central			570 71	3,139 35	330 57	12,091 08	63,180 75	14,338 49
Quebec, Montreal & Southern			4,140 03	1,029 59	470 59	8,472 79	15,124 04	7,761 79
Québec Oriental			33 50	945 62	235 40	3,312 28	6,992 65	1,113 26
Quebec Railway, Light & Power Co.			96 91	191 59	315 60	333 58	5,569 37	1,703 11
Red Mountain			172 39	16 28	12 39	411 95	2,684 57	443 53
Roberval-Saguenay		4,552 00	1,248 79	879 15	58 27	542 04	5,379 05	621 03
Rutland & Noyan			38 71	27 64	13 97	207 29	735 56	142 40
St. Lawrence & Adirondack			1,357 18	816 30	466 09	11,283 66	33,441 92	4,175 78
Salisbury & Albert			125 08	117 85		439 20	1,871 90	44 99
St-Jean et Québec			503 60	218 44	59 93	2,128 68	7,923 89	1,285 08
St-Martin				38 50	37 60	322 50	2,327 36	
Sydney & Louisburg			3,991 16	5,662 58	3,831 92	13,288 41		1,192 80
Témiscouata			1,112 62	438 83	172 00		10,926 48	2,155 70
Temiskaming & Northern Ontario			17,867 21	3,769 56	1,923 08	35,802 95	114,451 24	24,113 01
Mille-Iles			19 15	252 08	9 64	85 15	1,384 56	190 72
Toronto, Hamilton & Buffalo			8,655 08	1,240 14	538 59	21,684 23	45,083 59	25,093 81
Vancouver, Victoria & Eastern			2,357 75	464 77	551 87	7,737 53	42,303 25	12,654 15
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.			4 11	18 05	0 77	26 09	198 58	18 33
Victoria & Sidney, C.-B.			65 19	284 47	12 03	413 78	3,111 01	288 66
Wabash (en Canada)			16,277 69	3,179 57	3,819 20	33,994 12	146,383 59	53,206 67
York & Carlton				31 05			600 00	
Totaux	37,402 46	40,681 27	1,283,306 52	354,728 51	289,754 73	3,186,465 01	11,780,994 45	3,721,734 21

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des tranports par rails—*Suite.*							
	Fronct. des charsdortoirs.	Signaux et appareils d'enclenchement.	Signaleur de passages à niveau.	Fonctionnem. de ponts roulants.	Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Fonctionnement du matériel roulant.	Messagerie.	Impressions et papeterie.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay		955 02						1,536 90
Algoma Eastern		295 30		940 40				1,203 47
Atlantic, Quebec & Western								323 10
Bedlington & Nelson (non exploité).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		3,553 19	13 50		119 53			228 55
British Yukon					918 07			52 60
Canada & Gulf Terminal								283 27
Canada Southern		59,468 81	9,252 36	2,848 87	21,087 48			38,396 75
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	76,130 24	3,776 93	17,941 02	2,955 51	10,936 52	71,956 27		82,459 45
" " (Ile du P.-E.)		64 62	635 92	700 60	280 45	1,168 94		61,95 21
Canadian Northern, réseau du	83,682 01	91,624 22	26,886 34	6,431 52	10,229 49	15 36	13,867 46	112,019 15
Canadien du Pacifique	972,133 86	110,153 93	45,810 37	16,472 88	167,671 03	2,022 76		278,166 40
Cap-Breton						709 15		
Caraquet & Gulf Shore					882 27			100 59
Crow's Nest Southern					27 57			336 63
Cumberland					19 92			733 44
Central Vermont		277 86		1,358 41	664 46			1,927 16
Dominion Atlantic		193 42	1,183 50	1,686 50				5,181 30
Eastern British Columbia					3 06			164 48
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	1,238 03	2,084 74			158 68			1,460 70
Elgin & Havelock							3 00	
Essex Terminal		1,664 39			35 80			44 90
Esquimalt & Nanaimo		490 35	518 52	2,149 70	111 59			3,665 99
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.								143 27
Grand-Tronc		20,381 73	90,332 96	23,978 24	46,738 30	169,913 13		136,452 93
Grand-Tronc-Pacifique	36,847 34	12,542 22	557 50	30 46	42,659 28	1,583 33	66,925 77	22,581 32
Hereford		595 73						401 05
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick					1 60			401 80
Kent Northern								
Kettle Valley								1,596 64
Lotbinière et Mégantic								91 10
Maine Central								95 55
Manitoba Great Northern		4,986 98			200 36			166 16
Maritime Coal, Railway & Power Co.					192 84			161 88
Massawippi Valley			1 40		9 14			177 23
Midland Railway of Manitoba	1,972 06				1,374 66			1,318 25

Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic		2,043 83	434 92					4,610 07
Morrissey, Fernie & Michel		3,693 20						
Napierville Junction		1,019 60			26 48			370 70
Nelson & Fort Sheppard					2,538 37			208 84
Transcontinental National	3,282 96	3,468 30	82 19	3,099 94	6,834 32	45,831 95		32,513 25
New Brunswick Coal & Railway Co.								8 00
New Brunswick & P. E. Island				47 00	19 26			387 35
New Westminster Southern								101 01
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York		4,938 68		641 04				2,007 16
Père Marquette		4,504 15	1,283 74	562 50	5,247 53	26,580 51		5,657 18
Québec Central					3,931 80			3,418 42
Quebec, Montreal & Southern		4,342 15		489 56	360 07			2,380 12
Québec Oriental								290 00
Quebec Railway, Light & Power Co.				152 03			43 91	833 26
Red Mountain					8 15			60 36
Roberval-Saguenay		16 75	4 73		95 23		58 51	636 53
Rutland & Noyan		0 16	11 05	16 00	7 42			43 24
St. Lawrence & Adirondack		110 23			65 22			1,451 96
Salisbury & Albert								129 30
St-Jean et Québec								994 54
St-Martin					53 37			
Sydney & Louisburg			515 00		562 90			2,450 69
Témiscouata								969 77
Temiskaming & Northern Ontario								9,848 76
Mille-Iles							342 00	90 10
Toronto, Hamilton & Buffalo		13,592 54	10,903 12		1,235 75			9,797 63
Vancouver, Victoria & Eastern	1,094 14	5,204 13	1,764 63	1,884 92	438 62	8,750 61		1,145 28
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.			12 96					
Victoria & Sidney, C.-B.			203 10					
Wabash (en Canada)		132 71			1,899 64			4,740 37
York & Carlton								12 25
Totaux	1,176,380 64	356,175 87	208,348 83	66,446 08	327,646 23	328,532 01	81,240 65	783,223 36

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports par rails—*Suite.*							
	Autres dépenses.	Fonctionn. de voies de racc. et facilités. Dt.	Fonctionn. de voies de racc. et facilités. Av.	Assurance.	Enlèvement des débris.	Dommage à la propriété.	Dommage au bétail sur pied, sur la ligne.	Pertes et dommages. Bagages.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	9,358 84	950 00		1,015 29	7,761 41	227 68		84 53
Algoma Eastern	1,200 00	2,154 96		930 59	2,693 03	0 46	109 66	185 36
Atlantic, Quebec & Western						10 00		94 24
Bedlington & Nelson								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	94 77				351 06	51 46	835 70	80 38
British Yukon	902 87				47 19			39 77
Canada & Gulf Terminal		1,254 75						36 58
Canada Southern	5,391 10	17,317 27	19,320 03	551 51	5,038 98	3,321 98	2,579 08	125,132 31
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	619 35	16,102 97		1,124 20	30,027 76	13,094 66	6,551 82	99,569 12
" " (Ile du Pr.-Edouard)				70 98	313 55	531 18	52 50	641 40
Canadien Northern, réseau du	6,104 27	13,107 34	2,344 24	7,801 31	105,289 99	30,448 71	23,883 90	143,541 86
Canadien du Pacifique	55,768 87	82,656 90	15,841 64		106,162 59	77,195 83	27,400 15	598,516 31
Cap-Breton						154 36		1 62
Caraquet & Gulf Shore	5,452 25					115 00		321 11
Crow's Nest Southern	242 60				498 73	70 64	27 24	172 41
Cumberland	1,944 51				31 71			44 43
Central Vermont	30 15	37 84		68 00	643 75	30 50	193 91	828 47
Dominion Atlantic	370 47				1,638 74	4,019 81	50 46	1,955 57
Eastern British Columbia					274 31			4 85
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	371 32				5,480 98	36 56	592 00	294 40
Elgin & Havelock	157 38	160 82				52 45	50 00	
Essex Terminal								31 20
Esquimalt & Nanaimo	272 59				197 69	157 90	117 00	768 82
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	5,648 06				202 05			36 28
Grand-Tronc	51,956 32	21,810 88	104,751 49	34,223 36	51,112 03	25,490 97	12,995 37	284,062 31
Grand-Tronc-Pacifique	1,281 76	15,907 96	470 80	3,596 58	10,180 27	1,251 59	853 74	13,878 74
Hereford	150 80				796 93	1 18	1 17	571 97
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick				16,94	1,467 02	16 90	21 50	81 65
Kent Northern								
Kettle Valley	597 80			12 00	2,251 28		448 98	251 79
Lotbinière et Mégantic	3 00	10 00	600 00					127 95
Maine Central	29 69							145 44
Manitoba Great Northern	67 22				327 81	132 50	89 74	184 59
Maritime Coal, Railway & Power Co.					35 00			12 23
Massawippi Valley	81 16	1,216 64		63 60	18 83	75 50	115 00	51 45

Midland Railway of Manitoba	690 60	12,283 73			50 62	599 55	269 00	1,407 46
Moncton & Buctouche		2,522 59				61 91		55 10
Montreal & Atlantic	26 97	695 52			556 69	169 36	160 53	5,784 74
Morrissey, Fernie & Michel	1,454 72				4,395 19			123 24
Napierville Junction	17 26				405 02	75 44		395 97
Nelson & Fort Sheppard	101 32				183 20	2 43	518 77	75 25
National Transcontinental	2 70	1,528 83		1,406 31	22,694 77	780 68	1,321 99	14,328 48
New Brunswick Coal & Railway Co	329 52				2 62			2 14
New Brunswick & P. E. Island				0 30	13 54		136 70	154 70
New Westminster Southern	9 46	443 19			0 56	4 42	65 60	12 06
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York	112 48	3,207 51		127 54	1,084 92	1 68	303 50	6,892 83
Père Marquette	285 13	25,158 11	457 67	1,536 98	2,580 53	2,023 15	1,559 46	28,978 96
Québec Central	2,521 75	16,215 70		3,960 00	1,732 12	732 80	832 25	2,040 40
Quebec, Montreal & Southern	200 27	200 00	3,426 00		312 89	185 50	300 00	1,602 37
Québec Oriental						68 00	294 00	359 71
Québec Railway, Light & Power Co	4 06				52 16	6 61		98 01
Red Mountain	42 63				30 38	79 82	165 02	45 60
Roberval-Saguenay	304 12				43 75	39 95		64 02
Rutland & Noyan	2 14	36 08	3 81		11 05	2 53	2 76	73 32
St. Lawrence & Adirondack	19 66	6,877 19		158 51	496 19	27 53	592 70	694 55
Salisbury & Albert	31 13				51 00		118 50	33 19
St-Jean et Québec		224 94		28 66	1,077 17	33 87	276 25	42 82
St-Martin								
Sydney & Louisburg	17,743 36				1,523 73		275 00	126 12
Témiscouata					139 05		4 00	153 58
Temiskaming & Northern Ontario	1,831 95		835 97	3,557 55	2,497 16	210 05	480 90	2,043 09
Mille-Iles	23 47						90 00	8 53
Toronto, Hamilton & Buffalo	99 45	813 99	6 48	153 39	1,541 47	147 94	354 90	5,546 09
Vancouver, Victoria & Eastern	1,000 34	3,306 81	3,811 68		529 97	1,107 98	1,208 16	4,773 60
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	0 04				0 41			4 54
Victoria & Sidney, C.-B	0 53				6 46			74 54
Wabash (en Canada)	1,902 59	103,410 53	54 08	1,727 26	4,912 94	1,644 53	1,216 24	63,211 53
York & Carlton								
Totaux	176,854 80	349,613 05	151,923 89	62,130 86	379,768 25	164,378 55	87,630 15	1,410,866 82

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916 —*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—*Fin.* Pertes et dommages—Marchandises.	Gestion des transports—*Fin.* Blessures aux personnes.	Gestion des transports—*Fin.* Total des dépenses, du transport par rails.	Transport—Par eau. Opération de navires.	Transport—Par eau. Opération de terminus.	Transport—Par eau. Total des dépenses du transport.	Exploitations diverses. Service de chars-buffets.	Exploitations diverses. Hôtelleries et restaurants.	Exploitations diverses. Elévateurs à grain.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	6 00	845 80	230,609 97						
Algoma Eastern		324 22	127,556 31						
Atlantic, Quebec & Western		10 00	54,849 95						
Bedlington & Nelson (not operating).									
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	41 76	395 87	43,219 14						
British Yukon		1 36	39,928 99						
Canada & Gulf Terminal			21,670 80						
Canada Southern	348 21	25,152 25	3,222,073 89				103,070 86	19,466 79	
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	722 60	10,267 04	7,634,909 28	71,125 82		71,125 82	188,578 83	13,153 88	8,518 07
" " (Ile du P.-Edouard)		23 95	285,959 72	24,650 93	10,833 30	35,484 23			
Canadian Northern, réseau du	10,325 96	105,293 11	13,155,588 98	78,214 08		78,214 08	205,709 70	172,877 99	
Pacifique-Canadien	Av. 598 97	285,192 53	39,667,973 24				1,501,170 95	338,229 78	237,819 13
Cap-Breton			10,847 27						
Caraquet & Gulf Shore			38,345 88						
Crow's Nest Southern	Av. 6 16	1,069 04	62,362 12						
Cumberland		88 00	41,659 14						
Central Vermont	0 78	26 20	131 875 16				79 66		
Dominion Atlantic	70 95	372 56	357,517 80						
Eastern British Columbia		1 50	15,139 59						
Edmonton Dunvegan & British Columbia			206,650 23						
Elgin & Havelock			4,977 18						
Essex Terminal		1,530 11	21,184 82						
Esquimalt & Nanaimo		9 00	186,930 69						
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co			28,100 24						
Grand-Tronc	4,024 24	172,157 25	15,363,499 48				258,148 71		3,148 87
Grand-Tronc-Pacifique	Av. 636 04	9,028 72	2,453,277 34				135,114 70		
Hereford		0 10	49,351 59						
Inverness Railway & Coal Co									
International of New Brunswick			44,862 83						
Kent Northern									
Kettle Valley		55 65	123,965 52						
Lotbinière et Mégantic			9,761 80						
Maine Central			8,863 02						
Manitoba Great Northern	Av. 2 05	43 10	34,433 89						
Maritime Coal, Railway & Power Co			24,840 04						
Massawippi Valley	24 63	27 54	111,445 59						
Midland Railway of Manitoba	Av. 1 54	1,304 33	183,611 78				11,174 85		

Moncton & Buctouche			14,597 59						
Montreal & Atlantic		2,582 47	542,184 72						
Morrissey, Fernie & Michel			42,308 68						
Napierville Junction		462 00	36,576 62						
Nelson & Fort Sheppard	Av. 6 14	115 60	34,514 30						
Transcontinental National	145 40	1,577 79	2,688,005 01						
New Brunswick Railway & Coal Co			12,824 78						
New Brunswick & P. E. Island			24,250 54						
New Westminster Southern		3 78	12,458 84						
Northern New Brunswick & Seaboard									
North Shore									
Ottawa & New York	13 00	859 31	145,463 76						
Père Marquette	42 87	10,382 02	897,281 32						
Québec Central	3 50	12,079 05	527,764 73				12,045 73		
Quebec, Montreal & Southern	19 00	264,76	152,109 50						
Québec Oriental		153 10	52,017 01						
Quebec Railway, Light & Power Co		0 73	33,309 70						
Red Mountain		2 96	13,698 09						
Roberval-Saguenay	1 80		49,461 01						
Rutland & Noyan	0 74	50 89	4,611 99						
St. Lawrence & Adirondack	23 58	638 47	276,140 97						
Salisbury & Albert		32 00	13,368 37						
St-Jean et Québec			43,364 61						
St-Martin			7,593 29						
Sydney & Louisburg		505 40	292,729 13						
Témiscouata			76,011 22						
Temiskaming & Northern Ontario	186 45	1,831 27	804,249 54				11,274 90		
Mille-Iles			16,787 33						
Toronto, Hamilton & Buffalo	32 14	3,352 35	492,387 23				15,986 76		
Vancouver, Victoria & Eastern	Av. 15 25	4,180 87	329,978 46				3,074 16		
Victoria Terminal Railway & Ferry Co			1,078 59						
Victoria & Sidney, C.-B			16,925 31						
Wabash (en Canada)	39 01	19,804 16	1,228,463 33				10,584 26		
York & Carlton			2,302 40						
Totaux	14,806 47	672,098 21	92,882,661 24	173,990 83	10,833 30	184,824 13	2,460,275 30	543,857 69	249,486 07

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Exploitations diverses—*Fin.* Parcs à bestiaux.	Vente de force motrice.	Autres opérations diverses.	Total, opérations diverses.	Dépenses générales. Appoint. et dépenses de fonctionn. généraux.	Appoint. et dépenses de commis et aides.	Fournitures de bureau et dépenses en général.	Frais judiciaires.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay					21,100 12	5,673 20	1,286 20	16,357 97
Algoma Eastern					4,110 93	2,374 84	2,332 81	2,098 28
Atlantic, Quebec & Western					10,095 66	2,038 75	47 05	20 00
Bedlington & Nelson (not operating).								
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay					461 54	1,242 45	108 63	1,333 62
British Yukon					9,488 48	4,357 79	709 34	413 13
Canada & Gulf Terminal					1,812 60		3,389 97	141 13
Canada Southern				122,537 65	42,066 69	129,892 07	6,978 16	57,231 55
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)				210,250 78	29,788 52	120,392 96	5,118 10	17,275 54
" " (Ile du Prince-Ed.)					3,755 43	6,191 45	40 25	640 57
Canadian Northern System	Av. 80 44	69 05	1,070 18	379,646 48	144,454 78	358,628 06	52,351 87	103,928 97
Canadien du Pacifique				2,077,219 86	351,784 64	749,794 61	107,605 60	252,887 01
Cap-Breton					2,591 07			
Caraquet & Gulf Shore					3,260 35	1,248 00	140 00	
Crow's Nest Southern					781 23	2,009 66	161 04	2,693 82
Cumberland					540 00	958 36	844 68	
Central Vermont				79 66	1,686 24	4,243 41	151 83	729 39
Dominion Atlantic					10,663 03	13,960 11	1,089 20	2,035 48
Eastern British Columbia					764 19	581 86	30 00	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia					10,083 60	4,230 64	1,176 46	31 00
Elgin & Havelock					150 00		7 90	
Essex Terminal					526 37	120 00	364 68	1,193 62
Esquimalt & Nanaimo					1,202 41	729 47	112 54	560 25
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.					1,229 86	1,831 52	110 04	
Grand-Tronc				261,297 58	163,966 70	448,215 47	44,236 71	95,272 80
Grand-Tronc-Pacifique	19 69			135,134 39	57,987 63	102,162 67	11,801 24	29,669 09
Hereford					730 04	1,562 98	93 00	452 20
Inverness Railway & Coal Co.								
International of New Brunswick					331 32	1,460 71	8 09	31 41
Kent Northern								
Kettle Valley					956 05	4,921 26	1,270 67	
Lotbinière et Mégantic					1,500 00	1,396 60	199 41	
Maine Central					170 97	362 15	22 94	107 58
Manitoba Great Northern					357 03	993 15	94 05	1,514 54
Maritime Coal, Railway & Power Co.					1,320 00	600 00		
Massawippi Valley					1,266 05	6,992 17	46 65	1,613 99
Midland Railway of Manitoba				11,174 85	1,737 63	5,158 66	387 71	3,208 13

Moncton & Buctouche						2,785 10		1,047 34	
Montreal & Atlantic							28,235 30		1,454 10
Morrissey, Fernis & Michel						5,144 96	982 50	377 34	
Napierville Junction						147 58	898 46	0 88	130 50
Nelson & Fort Sheppard						524 54	1,232 15	111 85	1,983 78
Transcontinental National					4,390 48	8,927 09	45,994 07	1,557 29	6,662 76
New Brunswick Caol & Railway Co						1,233 90	934 55	24 65	
New Brunswick & P. E. Island						97 17	237 00		
New Westminster Southern						470 68	623 87	46 62	807 30
Northern New Brunswick & Seaboard									
North Shore									
Ottawa & New York						1,930 17	3,690 29	1,168 28	1,690 21
Père Marquette						8,457 57	48,246 06	2,373 13	9,021 50
Québec Central					12,045 73	16,070 78	15,419 63	6,452 20	156 00
Quebec, Montreal & Southern						1,357 48	7,983 58	38 46	4,168 72
Québec Oriental						11,019 12	2,095 15	141 13	
Quebec Railway, Light & Power Co						791 04	3,009 84	273 03	35 26
Red Mountain						159 37	380 16	22 50	368 80
Roberval-Saguenay						3,750 68	1,919 75	1,475 66	893 29
Rutland & Noyan						74 13	325 49	42 93	62 91
St. Lawrence & Adirondack						2,841 92	3,775 03	3,525 37	1,359 82
Salisbury & Albert						1,351 10		33 90	129 00
St-Jean et Québec							854 27	2,521 51	
St-Martin						360 00	360 00		40 00
Sydney & Louisburg						1,800 00	5,343 05	14,166 22	0 10
Témiscouata						6,648 06	2,804 42	491 03	350 20
Temiskaming & Northern Ontario				24,890 88	36,165 78	21,916 73	33,530 49	5,745 55	5,287 29
Mille-Iles						1,645 57	572 08	567 30	8 08
Toronto, Hamilton & Buffalo					15,986 76	24,603 77	17,288 91	3,229 83	6,483 13
Vancouver, Victoria & Eastern					3,074 16	2,755 28	6,789 95	554 93	8,558 86
Victoria Terminal Railway & Ferry Co						19 80	96 49	22 71	
Victoria & Sidney, C.-B.						310 20	1,470 26	355 78	
Wabash (en Canada)					10,584 26	10,622 19	45,868 10	6,158 91	19,059 12
York & Carlton									
Totaux	Av.	60 75	69 05	25,961 06	3,279,588 42	1,020,537 14	2,265,285 93	294,843 15	660,151 80

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses générales—*Fin.*								Transport pour placement. Av.
	Assurance.	Dépenses de la division de secours.	Pensions.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Facilités communes en général—Dt.	Facilités communes en général—Av.	Total des dépenses générales.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	743 27	85 75		1,683 78	6,746 19			53,676 48	
Algoma Eastern	199 41	23 20		564 88	3,585 93	55 00		15,345 28	81,118 75
Atlantic, Quebec & Western	596 19			250 00	110 33			13,157 98	
Bedlington & Nelson (non exploité)									
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	493 57		2 70	93 42	290 62			4,026 55	
British Yukon	1,849 27			225 05	1,069 33			18,112 39	
Canada & Gulf Terminal	1,963 34			25 00				7,332 04	
Canada Southern	127 87		12,372 01	18,725 11	12,886 04	7 35		280,286 85	
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	144 85	8,840 49	96,954 90	23,357 95	9,857 73			311,731 04	
" " (Ile du P.-E.)	5 54	517 29	4,797 80	464 58	184 45			16,597 36	
Canadian Northern, réseau du	319,467 30			41,875 75	58,558 63	8,656 28		1,087,921 64	
Canadien du Pacifique	443,610 75			89,035 01	331,304 68	165 94		2,326,188 24	
Cap-Breton	402 66			204 65	27 00			3,225 38	
Caraquet & Gulf Shore	655 50			332 00	1,677 87			7,313 72	
Crow's Nest Southern	776 20		3 60	139 06	Av. 128 97			6,435 64	
Cumberland	384 46	381 00			147 38			3,255 88	
Central Vermont	10 80			699 41	264 63			7,785 71	
Dominion Atlantic	3,085 17		5,872 96	2,366 01	Av. 475 32			38,596 64	
Eastern British Columbia	251 69			15 75				1,643 49	
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	174 60			262 86	179 22	23 00		16,161 38	
Elgin & Havelock	43 50			79 88	117 75			399 03	
Essex Terminal	152 50			218 63	8,839 71			11,415 51	
Esquimalt & Nanaimo	6,687 80			119 25	205 03			9,616 75	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co	29 40			180 39	67 05			3,448 26	
Grand-Tronc	1,791 62	11,860 47	103,956 20	38,129 60	586,736 17	2,813 75	1,107 21	1,495,872 28	
Grand-Tronc-Pacifique	11,304 27			9,248 94	109,138 22	652 68	10 81	331,953 93	
Hereford	2 88		294 94	145 61	353 71			3,635 36	
Inverness Railway & Coal Co									
International of New Brunswick	1 05	13 80	585 67	153 07	31 63			2,616 75	
Kent Northern									
Kettle Valley				1,202 94	550 92			8,901 84	
Lotbinière et Mégantic	968 45			61 53	1,238 70			5,364 69	
Maine Central				30 77	92 92			787 33	
Manitoba Great Northern	485 84		2 07	74 70	187 78			3,709 16	
Maritime Coal, Railway & Power Co	222 33				24 00			2,166 33	
Massawippi Valley					91 90			10,010 76	
Midland Railway of Manitoba	1,290 68		66 56	525 33	797 03			13,171 73	

Moncton & Buctouche				582 02				4,414 46	
Montreal & Atlantic	1,996 57			250 80				31,936 77	
Morrissey, Fernie & Michel	1,195 18	1,731 23				11,764 80		21,196 01	
Napierville Junction	37 50			113 36	515 86			1,844 14	
Melson & Port Stanley	268 61		2 52	85 27	257 41			4,466 13	
Transcontinental National	7,769 68	626 97	2,282 75	3,445 29	8,139 26			85,405 16	
New Brunswick Coal & Railway Co				70 03	170 79			2,433 92	
New Brunswick & P. E. Island			169 41	85 71	1 80			591 09	
New Westminster Southern	97 86		1 08	44 18	149 75			2,241 34	
Northern New Brunswick & Seaboard									
North Shore									
Ottawa & New York	6 62		17 76	328 01	179 22			9,010 56	
Père Marquette	238 16			2,912 78	5,235 16		2 51	76,481 85	231 40
Québec Central	504 00		2,770 00	1,047 75	5,650 90			48,071 26	
Quebec, Montreal & Southern	2,815 94			541 69	750 07			17,655 94	
Québec Oriental	316 32			255 00	471 32			14,298 04	
Quebec Railway, Light & Power Co	943 61			329 65	2,552 27			7,934 70	
Red Mountain	171 98		0 63	26 47	58 70			1,188 61	
Roberval-Saguenay	1,785 24			209 36	1,000 99			11,034 97	
Rutland & Noyan	94 46		32 32	29 23	43 18			704 65	
St. Lawrence & Adirondack			51 88	701 62	222 37			12,478 01	
Salisbury & Albert	54 50				1,452 13			3,020 63	
St-Jean et Québec			483 85	26 50	5 95			3,892 08	
St-Martin	33 75			66 60	204 66			1,065 01	
Sydney & Louisburg	1,725 79	1,799 50			824 92			25,659 58	
Témiscouata	1,328 84			588 13	3,181 99	540 00		15,932 67	
Temiskaming & Northern Ontario	318 48		6,255 13	3,388 87	957 89		88 50	77,311 93	1,983 23
Mille-Iles	589 41			66 88	20 00			3,469 32	
Toronto, Hamilton & Buffalo	Av. 27 51			2,012 70	4,099 23			57,690 06	
Vancouver, Victoria & Eastern	6,440 17		12 68	467,35	688 10		222 29	26,045 03	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	30 99			17 93				187 92	
Victoria & Sidney, B.C	485 61			282 24				2,904 09	
Wabash (en Canada)	Av. 51 89		266 69	3,396 08	2,781 90	1,043 76		89,144 86	
York & Carlton									
Totaux	827,092 63	25,879 70	237,256 11	251,862 41	1,174,374 08	25,772 56	1,431 32	6,781,574 19	10,333 38

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Récapitulation des dépenses.								
	Entretien des voies et constructions.	Entretien du matériel.	Dépenses du trafic.	Dépenses des transports—Par rails.	Dépenses des transports—Par eau.	Opérations diverses.	Dépenses générales.	Transport pour placement. Av.	Total des frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	190,924 36	95,448 38	4,170 20	230,609 97	....	....	53,676 48	....	574,829 39
Algoma Eastern	52,124 82	56,313 56	4,599 35	127,556 31	....	....	15,345 28	8,118 75	247,820 57
Atlantic, Quebec & Western	32,590 89	19,313 91	....	54,849 95	....	....	13,157 98	....	119,912 73
Bedlington & Nelson	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Brandon, Saskatchewan & Hudson B.	69,781 13	8,909 31	2,965 54	43,219 14	....	....	4,026 55	....	128,901 67
British Yukon	30,519 74	9,175 88	6,395 74	39,928 99	....	....	18,112 39	....	104,132 74
Canada & Gulf Terminal	7,819 60	2,345 56	1,008 93	21,670 80	....	....	7,332 04	....	40,176 93
Canada Southern	1,244,547 17	1,287,770 38	257,956 42	3,222,073 89	....	122,537 65	280,286 85	....	6,415,172 36
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	2,429 871 56	2,411,272 10	254,022 58	7,634,909 28	71,125 82	210,250 78	311,731 04	....	13,323,183 16
" " (Ile du P.-E.)	149,564 17	77,171 39	10,738 12	285,959 72	35,484 23	....	16,597 36	....	575,514 99
Canadian Northern, réseau du	5,899 540 27	4,090,198 88	553,075 79	13,155,588 98	78,214 08	379,646 48	1,087,921 64	....	25,244,186 12
Grand-Tronc	14,671,791 20	16,695,955 87	2,798,699 40	39,667,973 24	....	2,077,219 86	2,326,188 24	....	78,237,827 81
Grand-Tronc-Pacifique	6,334 29	1,505 52	58 50	10,847 27	....	....	3,225 38	....	21,970 96
Caraquet & Gulf Shore	20,756 34	7,972 93	1,105 18	38,345 88	....	....	7,313 72	....	75,494 05
Crow's Nest Southern	71,476 92	24,851 74	3,994 19	62,362 12	....	....	6,435 64	....	169,120 61
Cumberland	22,539 65	8,787 00	15,49	41,659 14	....	....	3,255 88	....	76,257 16
Central Vermont	84,802 62	25,130 58	6,095 90	131,875 16	....	79 66	7,785 71	....	255,769 63
Dominion Atlantic	195,141 44	75,795 02	18,252 38	357,517 80	....	....	38,596 64	....	685,303 28
Eastern British Columbia	11,932 82	3,843 07	....	15,139 59	....	....	1,643 49	....	32,558 97
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	72,208 26	32,078 76	6,157 28	206,650 23	....	....	16,161 38	....	333,255 91
Elgin & Havelock	5,277 46	46 54	....	4,977 18	....	....	399 03	....	10,700 21
Essex Terminal	20,640 60	2,410 93	205 50	21,184 82	....	....	11,415 51	....	55,857 36
Esquimalt & Nanaimo	93,869 52	68,229 19	156 00	186,930 69	....	....	9,616 75	....	358,802 15
Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Co.	10,032 45	3,894 07	57 28	28,100 24	....	....	3,448 26	....	45,532 30
Grand-Tronc	4,447,664 94	6,161,593 48	1,052,084 93	15,363,499 48	....	261,297 58	1,495,872 28	....	28,782,012 69
Grand-Tronc-Pacifique	1,557,939 04	1,264,007 94	160,530 66	2,453,277 34	....	135,134 39	331,953 93	....	5,902,843 30
Hereford	36,793 55	14,979 13	1,683 61	49,351 59	....	....	3,635 36	....	106,443 24
Inverness Railway & Coal Co.	....	....	....	....	....	....	....	....	....
International of New Brunswick	59,103 29	11,400 58	1,447 67	44,862 83	....	....	2,616 75	....	119,431 12
Kent Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Kettle Valley	165,300 08	28,880 81	2,205 76	123,965 52	....	....	8,901 84	....	329,254 01
Lotbinière et Mégantic	9,667 41	4,611 24	156 06	9,761 80	....	....	5,364 69	....	29,561 20
Maine Central	2,379 83	2,168 92	390 55	8,863 02	....	....	787 33	....	14,589 65
Manitoba Great Northern	66,842 53	7,918 27	1,785 71	34,433 89	....	....	3,709 16	....	114,689 56
Maritime Coal, Railway & Power Co.	15,544 69	11,028 63	....	24,840 04	....	....	2,166 33	....	53,579 69

Massawippi Valley	48,989 96	34,643 85	3,308 45	111,445 59			10,010 76		208,398 61
Midland Railway of Manitoba	47,084 45	37,302 23	11,325 16	183,611 78		11,174 85	13,171 73		303,670 20
Moncton & Buctouche	9,434 81	3,079 83		14,597 59			4,414 46		31,526 69
Montreal & Atlantic	200,624 13	171,885 98		542,184 72			31,936 77		946,631 60
Morrissey, Fernie & Michel	13,273 97	12,648 61		42,308 68			21,196 01		89,427 27
Napierville Junction	13,260 89	5,839 30	955 17	36,576 62			1,844 14		58,476 12
Nelson & Fort Sheppard	38,520 05	8,746 88	2,591 51	34,514 30			4,466 13		88,838 87
National Transcontinental	1,547,238 49	960,205 86	83,816 58	2,688,005 01		4,390 48	85,405 16		5,369,061 58
New Brunswick Coal & Railway Co	21,448 34	7,807 92	134 74	12,824 78			2,433 92		44,649 70
New Brunswick & P. E. Island	33,001 32	4,650 94	382 50	24,250 54			591 09		62,876 39
New Westminster Southern	9,554 78	3,263 64	939 36	12,458,84			2,241 34		28,457 96
Northern New Brunswick & Seaboard									
North Shore									
Ottawa & New York	81,625 42	37,196 36	9,523 77	145,463 76			9,010 56		282,819 87
Père Marquette	334,729 70	212,524 37	65,911 31	897,281 32			76,481 85	231 40	1,586,697 15
Québec Central	209,706 46	170,772 98	27,220 37	527,764 73		12,045 73	48,071 26		995,581 53
Quebec, Montreal & Southern	114,077 71	179,376 30	7,920 76	152,109 50			17,655 94		471,140 21
Québec Oriental	47,317 67	15,975 18		52,017 01			14,298 04		129,607 90
Quebec Railway, Light & Power Co	9,311 70	15,184 98	1,383 31	33,309 70			7,934 70		67,124 39
Red Mountain	9,244 00	2,602 95	535 23	13,698 09			1,188 61		27,268 88
Roberval-Saguenay	17,471 09	14,645 30	1,520 07	49,461 01			11,034 97		94,132 44
Rutland & Noyan	3,659 06	2,170 35	915 72	4,611 99			704 65		12,061 77
St. Lawrence & Adirondack	86,442 89	42,149 69	7,120 65	276,140 97			12,478 01		424,332 21
Salisbury & Albert	14,346 74	2,241 84	6 00	13,368 37			3,020 63		32,983 58
St-Jean et Québec	33,538 42	6,539 87	3,220 70	43,364 61			3,892 08		90,555 68
St-Martin	8,581 47	3,348 20		7,593 29			1,065 01		20,587 97
Sydney & Louisburg	116,138 42	194,563 59	2,181 34	292,729 13			25,659 58		631,272 06
Témiscouata	47,988 13	30,446 43	3,883 55	76,011 22			15,932 67		174,262 00
Témiskaming & Northern Ontario	23,364,541 22	228,846 77	20,888 93	804,249 54		36,165 78	77,311 93	1,983 23	1,530,020 94
Mille-Iles	5,664 02	777 66		16,787 33			3,469 32		26,698 33
Toronto, Hamilton & Buffalo	185,058 51	218,309 29	19,099 07	492,387 23		15,986 76	57,690 06		988,530 92
Vancouver, Victoria & Eastern	267,475 62	71,337 07	13,941 08	329,978 46		3,074 16	26,045 03		711,851 42
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	375 13	70 12	63 62	1,078 59			187 92		1,775 38
Victoria & Sidney, C.-B	5,332 97	1,106 15	1,006 02	16,925 31			2,904 09		27,274 54
Wabash (en Canada)	339,208 75	607,037 29	120,705 43	1,228,463 33		10,584 26	89,144 86		2,395,143 92
York & Carlton	1,356 13	176 85		2,302 40					3,835 38
	36,040 945 06	35,822 484 20	5,560,515 12	92,882,661 24	184,824 13	3,279,588 42	6,781,574 19	10,333 38	180,542,258 98

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Net.		Opérations extérieures.			
		Revenu des opérations.	Déficit des opérations.	Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma Central & Hudson Bay	164,441 47		366,979 71	184,551 16	182,428 55	
2	Algoma Eastern	280,184 62					
3	Atlantic, Quebec & Eastern		17,147 31				
4	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		77,742 27				
5	British Yukon	165,971 31					
6	Canada & Gulf Terminal	9,151 79					
7	Canada Southern	5,007,099 89					
	Canadian Govt. Railw's—						
8	Intercolonial	2,363,478 75					
9	P. E. Island		138,786 62				
10	Canadian Northern System	10,232,088 94					
11	Canadien du Pacifique	46,416,743 16		22,834,095 48	16,799,755 24	6,034,340 24	
12	Cap-Breton		6,871 01				
13	Caraquet & Gulf Shore	5,724 32					
14	Crow's Nest Southern		56,478 99				
15	Cumberland	11,196 84					
16	Central Vermont	85,902 44					
17	Dominion Atlantic	276,763 67		5,452 40	5,924 58		472 18
18	Eastern British Columbia		1,220 65				
19	Edmonton, Dunvegan & British Columbia	94,157 26					
20	Elgin & Havelock	297 19					
21	Essex Terminal	28,453 26					
22	Esquimalt & Nanaimo	171,111 01					
23	Fredericton, Grand Lake Coal & Railway Co	24,274 84					
24	Grand-Tronc	10,373,027 41					
25	Grand-Tronc-Pacifique	1,060,345 58		37,105 55	26,547 00	10,558 55	
26	Hereford		9,379 75				
27	International of New Brunswick		3,204 06				
28	Kettle Valley	1,172 87					
29	Lotbinière et Mégantic	6,512 49					
30	Maine Central	3,773 09					
31	Manitoba Great Northern		76,602 43				
32	Maritime Coal, Railway & Power Co	36,762 06					
33	Massawippi Valley	16,121 70					
34	Midland Railway of Manitoba		37,364 77				
35	Moncton & Buctouche	3,136 86					
36	Montreal & Atlantic	344,788 25					
37	Morrissey, Fernie & Michel	31,161 77					
38	Napierville Junction	70,941 18					
39	Nelson & Fort Sheppard		45,929 70				
40	National Transcontinental	429,454 51					
41	New Brunswick Coal & Railway Co	299 92					
42	New Brunswick & P. E. Island		20,252 29				
43	New Westminster Southern	6,745 34					
44	Northern New Brunswick & Seaboard						
45	Ottawa & New York		32,582 43				
46	Père Marquette	1,400,404 94					
47	Québec Central	510,766 80					
48	Quebec, Montreal & Southern		87,486 24				
49	Québec Oriental	9,080 64					
50	Quebec Railway, Light & Power Co	20,352 06					
51	Red Mountain		12,672 58				
52	Roberval-Saguenay	65,900 12					
53	Rutland & Noyan	2,894 33					
54	Salisbury & Albert	9,093 39					

pour l'année close le 30 juin 1916.

Total.		Déduction des taxes.	Total des opérations.		Autres recettes prov. de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
Revenu net.	Déficit net.		Revenu.	Pertes.		Revenu.	Pertes.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
346,870 02		30,620 02	316,250 00		23,171 06	339,421 06		1
280,184 62		1,874 65	278,309 97		1,174 00	279,483 97		2
	17,147 31	69 60		17,216 91	74,923 63	57,706 72		3
	77,742 27	1,090 74		78,833 01	147 49		78,685 52	4
165,971 31		6,845 04	159,126 27		20,223 18	179,349 45		5
9,151 79			9,151 79			9,151 79		6
5,007,099 89		182,756 71	4,824,343 18		230,304 40	5,054 647 58		7
2,363,478 75			2,363,478 75			2,363,478 75		8
	138,786 62			138,786 62	165 14		138,621 48	9
10,232,088 94		741,508 11	9,490,580 83			9,490,580 83		10
52,451,083 40		1,688,565 45	50,762,517 95		5,928,023 34	56,690,541 29		11
	6,871 01			6,871 01			6,871 01	12
5,724 32			5,724 32			5,724 32		13
	56,478 99	6,333 21		62,812 20	10 75		62,801 45	14
11,196 84			11,196 84			11,196 84		15
85,902 44		5,225 37	80,677 07		22,034 89	102,711 96		16
276,291 49		1,048 84	275,242 65		25,375 00	300,617 65		17
	1,220 65	1,467 03		2,687 68			2,687 68	18
94,157 26		2,194 87	91,962 39		29,874 21	121,836 60		19
297 19			297 19			297 19		20
28,453 26			28,453 26			28,453 26		21
171,111 01		36,308 29	134,802 72			134,802 72		22
24,274 84			24,274 84			24,274 84		23
10,373,027 41		853,596 39	9,519,431 02		3,634,123 65	13,153,554 67		24
1,070,904 13			1,070,904 13			1,070,904 13		25
	9,379 75	1,767 72		11,147 47	27 00		11,120 47	26
	3,204 06			3,204 06	61 08		3,142 98	27
1,172 87			1,172 87			1,172 87		28
6,512 49			6,512 49			6,512 49		29
3,773 09			3,773 09		3 70	3,776 79		30
	76,602 43	832 96		77,435 39	175 33		77,260 06	31
36,762 06		300 00	36,462 06			36,462 06		32
16,121 70		2,502 37	13,619 33		1,450 20	15,069 53		33
	37,364 77	23,231 64		60,596 41	23,648 78		36,947 63	34
3,136 86		755 96	2,380 90			2,380 90		35
344,788 25		25,331 24	319,457 01		1,400 00	320,857 01		36
31,161 77			31,161 77			31,161 77		37
70,941 18		914 72	70,026 46		1,825 67	71,852 13		38
	45,929 70	5,612 32		51,542 02	78 34		51,463 68	39
429,454 51			429,454 51		37,680 84	467,135 35		40
299 92			299 92			299 92		41
	20,252 29			20,252 29	242 50		20,009 79	42
6,745 34		923 78	5,821 56		3,823 07	9,644 63		43
								44
	32,582 43	3,605 90		36,188 33	1,999 78		34,188 55	45
1,400,404 94			1,400,404 94		158,745 06	1,559,150 00		46
510,766 80		18,492 76	492,274 04		16,639 78	508,913 82		47
	87,486 24	8,693 36		96,179 60	231,492 49	135,312 89		48
9,080 64		150 00	8,930 64			8,930 64		49
20,352 06			20,352 06			20,352 06		50
	12,672 58	1,188 48		13,861 06	35 55		13,825 51	51
65,900 12			65,900 12			65,900 12		52
2,894 33		14 65	2,879 68		4,000 00	6,879 68		53
9,093 39			9,093 39			9,093 39		54

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Net.		Opérations extérieures.			
		Revenu des opérations.	Déficit. des opérations.	Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
55	St-Jean et Québec	....	20,709 17	....	....	....	....
56	St-Martin	918 13	....	....	....	....	....
57	Sydney & Louisburg	190,113 65	....	....	....	....	....
58	St. Lawrence & Adirondack	318,859 79	....	....	....	....	....
59	Témiscouata	48,516 18	....	....	....	....	....
60	Temiskaming & Northern Ontario	462,351 41	....	....	....	....	....
61	Mille-Iles	11,303 03	....	....	....	....	....
62	Toronto, Hamilton & Buffalo	660,981 62	....	....	....	....	....
63	Vancouver, Victoria & Eastern	....	171,723 84	....	....	....	....
64	Victoria Terminal Railway & Ferry Co	742 46	....	....	....	....	....
65	Victoria & Sidney, C.-B.	4,660 15	....	298 65	60 20	238 45	....
66	Wabash (en Canada)	723,174 45	....	....	....	....	....
67	York & Carlton	1,152 16	....	....	....	....	....
	Total	82,162,549 10	816,154 11	23,243,931 79	17,016,838 18	6,227,565 79	472 18

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année close le 30 juin 1916—*Suite.*

Total.		Déduction des taxes.	Total des opérations.		Autres recettes prov de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
Revenu net.	Déficit net.		Revenu.	Perte.		Revenu.	Perte.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	20,709 17	....	....	20,709 17	....	....	20,709 17	55
918 13	....	....	918 13	....	....	918 13	....	56
190,113 65	....	....	190,113 65	....	....	190,113 65	....	57
318,859 79	....	Av. 1,873 97	320,733 76	....	171 47	320,905 23	....	58
48,516 18	....	3,882 65	44,633 53	....	2,974 76	47,608 29	....	59
462,351 41	....	....	462,351 41	....	51,347 21	513,698 62	....	60
11,303 03	....	75 74	11,227 29	....	849 23	12,076 52	....	61
660,981 62	....	14,447 23	646,534 39	....	110,804 70	757,339 09	....	62
....	171,723 84	70,508 82	....	242,232 66	133,530 27	....	108,702 39	63
742 46	....	1,789 69	....	1,047 23	144 69	....	902 54	64
4,898 60	....	881 70	4,016 90	....	278 37	4,295 27	....	65
723,174 45	....	....	723,174 45	....	....	723,174 45	....	66
1,152 16	....	....	1,152 16	....	....	1,152 16	....	67
88,389,642 71	816,154 11	3,743,534 04	84,771,557 68	941,603 12	10,772,980 61	95,270,875 08	667,939 91	

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions		
		Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Autres loyers.	Intérêt acquis sur dette consolidée.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma Central & Hudson Bay		309 00	32,577 29
2	Algoma Eastern		45,984 27	134,858 10
3	Atlantic, Quebec & Western		8,637 77	63,716 87
4	Bedlington & Nelson			
5	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		1,765 65	
6	British Yukon			102,238 00
7	Canada & Gulf Terminal			
8	Canada Southern		1,883,486 89	1,130,200 00
9	Ch. de fer du gouvern. canadien:—Intercolonial		167,214 29	
10	" " Ile du P.-E			
11	Canadian Northern, réseau du	338,960 00	156,291 65	9,885,153 14
12	Canadien du Pacifique	2,372,133 58	125,271 25	749,691 66
13	Cap-Breton			
14	Caraquet & Gulf Shore			
15	Crow's Nest Southern		5,385 29	
16	Cumberland			
17	Central Vermont		38,942 31	
18	Dominion Atlantic	58,123 08	36,200 39	239,926 67
19	Eastern British Columbia		3,772 85	
20	Edmonton, Dunvegan & British Columbia			229,600 00
21	Elgin & Havelock			
22	Essex Terminal			
23	Esquimalt & Nanaimo		24,868 12	193,280 00
24	Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co		14,914 25	
25	Grand-Tronc	783,641 87	182,578 34	1,089,330 63
26	Grand-Tronc-Pacifique			
27	Hereford		400 66	32,000 00
28	Inverness Railway & Coal Co			
29	International of New Brunswick		9,774 55	
30	Kent Northern			
31	Kettle Valley	15,949 58	22,244 32	
32	Lotbinière et Mégantic			
33	Maine Central			
34	Manitoba Great Northern		8,038 93	
35	Maritime Coal, Railway & Power Co		4,101 94	
36	Massawippi Valley	24,000 00	34,074 71	
37	Midland Railway of Manitoba		82,268 22	
38	Moncton & Buctouche		907 20	
39	Montreal & Atlantic	33,120 00	52,512 82	52,650 00
40	Morrissey, Fernie & Michel			
41	Napierville Junction		17,312 00	
42	Nelson & Fort Sheppard		4,245 50	
43	Transcontinental National		808,750 86	
44	New Brunswick Coal & Railway Co		4,389 40	
45	New Brunswick & P. E. Island		3,876 59	
46	New Westminster Southern		2,467 14	
47	Northern New Brunswick & Seaboard			
48	North Shore			
49	Ottawa & New York		39,290 51	
50	Père Marquette	174,887 57	621,509 79	249,800 00
51	Québec Central			257,560 93
52	Quebec, Montreal & Southern		1,092 50	
53	Québec Oriental		9,629 88	97,400 00
54	Quebec Railway, Light & Power Co			
55	Red Mountain		162 84	
56	Roberval-Saguenay	6,000 00	2,395 80	74,021 21
57	Rutland & Noyan			4,000 00
58	Salisbury & Albert			
59	St-Jean et Québec		9,020 37	
60	St-Martin			
61	Sydney & Louisburg			
62	St. Lawrence & Adirondack	10,000 00	119,861 76	48,768 98
63	Témiscouata		2,211 87	12,166 66

pour l'année close le 30 juin 1916—*Suite.*

du revenu brut.				Revenu net.		
Autre intérêt.	Amortissement.	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1,703 80		175,362 57	209,952 66	129,468 40		1
12,870 43		44,337 45	238,050 25	41,433 72		2
			72,354 64		14,647 92	3
						4
			1,765 65		80,451 17	5
1,783 45		4,409 43	108,430 88	70,918 57		6
				9,151 79		7
214,327 11		280 75	3,228,294 75	1,826,352 83		8
			167,214 29	2,196,264 46		9
					138,621 48	10
6,053 52		4,705 12	10,391,163 43		900,582 60	11
12,501 84			3,259,598 33	53,430,942 96		12
					6,871 01	13
				5,724 32		14
			5,385 29		68,186 74	15
				11,196 84		16
14,234 60		20,000 00	73,176 91	29,535 05		17
			334,250 14		33,632 49	18
34 87			3,807 72		6,495 40	19
31,184 16			260,784 16		138,947 56	20
				297 19		21
				28,453 26		22
			218,148 12		83,345 40	23
		21,957 12	36,871 37		12,596 53	24
1,429,319 49		20,000 00	3,504,870 33	9,648,684 34		25
				1,070,904 13		26
		500 00	32,900 66		44,021 13	27
						28
			9,774 55		12,917 53	29
						30
			38,193 90		37,021 03	31
				6,512 49		32
3,150 00			3,150 00	626 79		33
			8,038 93		85,298 99	34
			4,101 94	32,360 12		35
			58,074 71		43,005 18	36
			82,268 22		119,215 85	37
			907 20	1,473 70		38
			138,282 82	182,574 19		39
				31,161 77		40
			17,312 00	54,540 13		41
			4,245 50		55,709 18	42
			808,750 86		341,615 51	43
			4,389 40		4,089 48	44
			3,876 59		23,886 38	45
			2,467 14	7,177 49		46
						47
						48
			39,290 51		73,479 06	49
			1,046,197 36	512,952 64		50
			257,560 93	251,352 89		51
258,561 22		1 40	259,655 12		124,342 23	52
1,943 57			108,973 45		100,042 81	53
				20,352 06		54
			162 84		13,988 35	55
		803 64	83,220 65		17,320 53	56
			4,000 00	2,879 68		57
				9,093 39		58
			9,020 37		29,729 54	59
499 01			499 01	419 12		60
				190,113 65		61
			178,630 74	142,274 49		62
	9,733 33		24,111 86	23,496 43		63

TABLEAU 9—Compte du revenu

	Nom du chemin de fer.	Déductions		
		Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Autres loyers.	Intérêt acquis sur dette consolidée.
		$ c.	$ c.	$ c.
64	Temiskaming & Northern Ontario	....	100,262 32	....
65	Mille-Iles	....	1,304 31	3,015 00
66	Toronto, Hamilton & Buffalo	....	10,867 17	215,144 46
67	Vancouver, Victoria & Eastern	....	26,395 30	....
68	Victoria Terminal Railway & Ferry Co	....	389 40	....
69	Victoria & Sidney, B.C	....	6,100 31	15,000 00
70	Wabash (en Canada)	....	....	....
71	York & Carlton	....	....	....
	Total	3,816,815 68	4,701,481 29	14,912,099 60

pour l'année close le 30 juin 1916—*Suite.*

du revenu brut.				Revenu net.		
Autre intérêt.	Amortissements.	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	100,262 32	413,436 30	....	64
....	....	....	4,319 31	7,757 21	....	65
64,284 74	....	1 20	290,297 57	467,041 52	....	66
....	....	....	26,395 30	....	135,097 69	67
19 45	....	....	408 85	....	1,311 39	68
4,429 11	....	....	25,529 42	....	21,234 15	69
....	....	....	....	723,174 45	....	70
....	....	....	....	1,152 16	....	71
2,056,900 37	9,733 33	292,358 68	25,789,388 95	71,581,250 53	2,767,704 31	

TABLEAU 9—Compte du revenu pour l'année close le 30 juin 1916—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Emploi du revenu collectif net.							
	Dividendes sur.			Additions et améliorations portées au compte du revenu.	Crédit au fonds de réserve.	Total.	Balance au	
	Actions ordinaires.	Actions particulières.	Total dividendes.				Crédit du compte des profi. et pertes	Débit du compte des profi. et pertes
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
British Yukon					4,992 23	4,992 23	65,926 34	
Canada Southern		450,000 00	450,000 00			450,000 00	1,376,352 83	
Canadien du Pacifique	26,000,000 00	10,278,672 14	36,278,672 14			36,278,672 14	17,152,270 82	
Dominion Atlantic				16,968 96		16,968 96		50,601 45
Grand-Tronc		6,555,300 44	6,555,300 44			6,555,300 44	3,093,383 90	
Hereford	32,000 00		32,000 00	41 05		32,041 05		76,062 18
Maine Central				141 37		141 37	485 42	
Québec Central		135,264 12	135,264 12			135,264 12	116,088 77	
Quebec Railway, Light & Power Co		52,500 00	52,500 00			52,500 00		32,147 94
Balance non répartie, chemins de fer							6,332,020 09	2,690,050 69
Total	26,032,000 00	17,471,736 70	43,503,736 70	17,151 38	4,992 23	43,525,880 31	28,136,528 17	2,848,862 26

TABLEAU 9A.—Sommaire des recettes et des dépenses pour l'année finissant le 30 juin 1916.

Nom.	Péages sur ponts. Revenu.	Chars-dortoirs. Revenu.	Chars-palais Revenu.	Aiguillage. Revenu.	Force motrice. Revenu.	Loyer d'édifices et autres propriétés.	Transport des marchandises. Revenu.	Total du revenu.	Total des frais d'exploitation.	Revenu net des frais d'exploitation.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
International Bridge Co.	456,691 24							456,691 24	57,838 05	398,853 19
Detroit River Tunnel Co.						1,050,000 00		1,050,000 00		1,050,000 00
The Pullman Co.		766,810 69	36,555 79					803,366 48	604,230 43	199,136 05
St. Clair Tunnel Co.				359,983 00	3,568 63	877 90		364,429 53	151,202 98	213,226 55
Van Buren Bridge Co.				7,160 02			6,856 18	14,016 20	6,259 74	7,756 46
Total	456,691 24	766,810 69	36,555 79	367,143 02	3,568 63	1,050,877 90	6,856 18	2,688,503 45	819,531 20	1,868,972 25

TABLEAU 10.—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et les milles en activité pendant l'année finissant le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs transportés	Voyageurs transportés, un mille.	Milles produisant revenu, trains de voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Total du revenu sur voyageurs.	Total sur autres recettes.	Tonnes de marchandises transportées.
	Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	Nombre.
Algoma Central & Hudson Bay	27,081	1,500,367	29,077	50,431	50,745 23	138,406 48	736,658
Algoma Eastern	88,658	1,915,774	56,297	....	51,055 28	63,893 58	1,629,114
Atlantic, Quebec & Western	36,025	1,090,029	43,976	20,165	32,100 88	1,457 74	115,818
Bedlington & Nelson	....	....	....	....	....	....	....
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	24,053	830,574	37,557	....	21,576 73	5,467 84	49,080
British Yukon	7,841	523,145	1,427	38,248	41,683 71	8,492 37	37,234
Canada & Gulf Terminal	25,187	513,670	432	22,844	16,655 96	3,588 32	32,563
Canada Southern	1,409,877	122,204,928	1,833,017	149,272	2,915,909 24	664,023 42	8,024,485
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	4,305,441	240,023,633	3,050,173	359,912	4,000,595 56	1,565,258 67	6,182,949
" " (Ile du Prince-Edouard)	424,467	1,070,387	151,581	214,499	175,879 58	79,208 38	116,856
Canadian-Northern, réseau du	9,384,056	254,555,428	5,589,166	2,196,870	5,454,755 13	3,520,582 21	13,353,380
Canadian du Pacifique	13,727,219	1,247,118,119	18,159,545	2,098,825	24,407,144 29	11,174,941 52	29,276,872
Cap-Breton	8,711	197,699	....	19,530	6,122 38	689 12	14,848
Caraquet & Gulf Shore	19,630	808,922	41,600	....	22,896 26	5,318 03	44,413
Crow's Nest Southern	9,997	262,694	32,199	....	9,182 77	3,077 74	216,016
Cumberland	52,546	576,531	....	29,412	14,708 64	4,951 38	364,609
Central Vermont	364,423	4,943,013	147,436	29,734	118,487 59	27,210 97	480,140
Dominion Atlantic	466,550	16,617,848	288,940	182,196	373,543 68	80,271 73	344,397
Eastern British Columbia	2,875	24,856	120	7,604	1,384 35	1,488 85	99,585
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	35,751	3,966,695	55,898	28,050	152,380 34	15,378 47	167,130
Elgin & Havelock	10,112	90,041	....	16,200	2,801 78	1,057 53	15,860
Essex Terminal	....	....	....	24,000	....	13,632 29	266,442
Esquimalt & Nanaimo	253,535	6,018,989	149,329	3,960	172,028 86	49,122 80	362,478
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	9,757	241,202	....	25,401	6,786 15	1,459 42	109,663
Grand-Tronc	11,967,745	572,058,443	8,279,329	791,169	10,261,959 35	3,575,296 09	19,060,802
Grand-Tronc-Pacifique	369,495	49,610,894	994,074	52,188	1,029,880 82	973,934 31	1,972,054
Hereford	30,550	576,012	33,608	33,231	16,913 62	4,175 89	109,781
Inverness Railway & Coal Co	....	....	....	....	....	....	....
International of New Brunswick	35,420	1,363,260	596	69,902	39,140 06	2,666 92	95,079
Kent Northern	....	....	....	....	....	....	....
Kettle Valley	21,556	1,336 028	673	100,070	44,621 47	13,804 75	207,110
Lotbinière et Mégantic	14,092	196,724	....	18,840	5,648 58	1,866 78	57,860
Maine Central	88,383	450,753	3,940	6,255	10,640 93	1,135 89	239,994
Manitoba Great Northern	9,617	214,788	10,020	23,485	5,803 25	868 53	106,761
Maritime Coal, Railway & Power Co	23,334	232,294	....	32,130	6,742 91	1,295 45	282,076
Massawippi Valley	154,941	2,447,102	91,822	8,540	64,676 48	6,716 31	581,842

Midland Railway of Manitoba	64,833	3,931,428	116,168	268	87,839 19	56,826 99	170,639
Moncton & Buctouche	280,050	605,868	2,282	17,972	12,868 25	2,832 11	21,141
Montreal & Atlantic	316,519	7,427,296	157,069	147,904	179,222 58	61,826 09	1,724,143
Morrissey, Fernie & Michel	119,500	728,950	....	32,407	11,388 50	377 48	655,438
Napierville Junction	22,840	384,245	10,055	11,118	10,304 99	1,632 29	557,029
Nelson & Fort Sheppard	18,707	498,394	37,020	....	16,037 53	5,597 91	30,774
Transcontinental National	547,613	37,066 514	462,290	476,706	619,954 13	148,150 79	2,664,043
New Brunswick Coal & Railway Co	19,107	444,170	....	36,947	11,548 76	2,100 57	44,898
New Brunswick & P.E. Island	15,966	298,205	812	18,934	7,742 80	1,919 58	61,309
New Westminster & Southern	9,754	96,385	....	21,304	3,138 99	5,332 44	80,650
Northern New Brunswick & Seaboard	....	....	....	....	....	....	....
North Shore	....	....	....	....	....	....	....
Ottawa & New York	135,586	3,409,087	78,450	....	78,247 02	20,046 27	464,345
Père Marquette	297,627	5,764,639	268,952	....	133,198 15	57,065 97	2,841 354
Québec Central	412,808	17,768,648	233,391	269,676	378,364 14	84,876 34	999,155
Quebec, Montreal & Southern	244,659	5,359,898	125,524	85,722	137,711 00	18,487 48	355,457
Québec Oriental	32,219	1,758,963	43,393	19,019	45,204 63	7,232 56	81,482
Quebec Railway, Light & Power Co	75,926	588,425	7,620	....	8,060 20	217 23	227,330
Red Mountain	9,271	83,270	....	8,302	2,191 93	1,858 94	25,685
Roberval-Saguenay	23,805	339,367	82,333	263,825	8,836 27	51,350 83	212,327
Rutland & Noyan	111,893	379,317	4,997	....	8,723 31	269 12	147,304
St. Lawrence & Adirondack	610,427	12,254,775	171,422	....	201,228 81	36,137 60	1,146,281
Salisbury & Albert	13,328	332,595	....	30,620	9,249 29	5,066 05	43,687
St-Jean et Québec	46,892	1,251,797	648	69,878	28,431 11	1,025 45	44,744
St-Martin	8,580	163,946	....	16,500	4,112 09	1,563 00	19,268
Sydney & Louisburg	160,296	2,206,128	27,132	18,850	51,398 10	22,124 68	4,922,460
Témiscouata	71,963	1,979,473	73,220	70,216	50,250 44	12,768 70	159,985
Temiskaming & Northern Ontario	472,839	25,156,422	473,626	59,443	555,017 15	159,914 46	902,821
Mille-Iles	49,071	294,426	....	87,373	8,832 52	7,889 14	32,865
Toronto, Hamilton & Buffalo	612,447	18,001,379	304,190	....	392,881 80	84,207 56	2,297,240
Vancouver, Victoria & Eastern	142,613	3,752,621	128,137	75,657	104,499 58	62,760 72	1,232,328
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	47,959	47,479	2,002	21	1,307 54	321 62	16,869
Victoria & Sidney, B.C	50,987	573,540	32,339	336	16,345 46	3,352 74	20,203
Wabash (en Canada)	565,200	31,594,156	524,118	....	377,189 22	48,362 30	2,695,891
York & Carlton	7,461	....	....	7,112	1,865 25	193 96	5,994
Total	49,027,671	2,727,122,648	42,449,022	8,499,073	53,097,642 59	22,984,843 75	109,659,088

Tableau 10—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et les milles en activité pendant l'année finissant le 30 juin 1916—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Tonnes de marchandises transportées, un mille.	Milles produisant rev., trains mixtes.	Milles produisant rev., trains de marchandises.	Total du revenu sur marchandises.	Total des recettes des marchandises.	Total des trains-milles produisant revenu.	Total des recettes brutes.	Total des frais d'exploitation.
	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	54,681,535	50,431	167,466	444,146 25	550,119 15	248,129	739,270 86	574,829 39
Algoma Eastern	22,635,256	....	88,800	404,256 68	413,056 33	145,097	528,005 19	247,820 57
Atlantic, Quebec & Western	5,963,928	20,165	40,909	69,206 80	69,206 80	105,050	102,765 42	199,912 73
Bedlington & Nelson	....	....	....	....	....	....	....	....
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	2,059 883	....	19,235	19,678 14	24,114 83	56,792	51,159 40	128,901 67
British Yukon	3,165,401	38,248	6,190	219,927 97	219,927 97	46,045	270,104 05	104,132 74
Canada & Gulf Terminal	933,678	22,844	52	29,084 44	29,084 44	23,328	49,328 72	40,176 93
Canada Southern	1,210,431,611	149,272	1,659,125	7,798,070 72	7,842,339 59	3,641,446	11,422,272 75	6,415,172 36
Chemin de fer du gouvern. canadien—Intercolonial	1,800,688,658	359,912	5,016,440	10,073,286 64	10,120,807 68	8,434,712	15,686,661 91	13,323,183 16
Chemin de fer du gouvern. canadien—Ile du P.-E.	4,706,798	214,499	....	181,155 73	181,640 41	366,080	436,728 37	575,514 99
Canadian Northern, réseau du	3,851,918,945	2,196,870	8,517,036	26,158,279 20	26,500,937 72	16,340,999	35,476,275 06	25,244,186 12
Canadien du Pacifique	13,822,500,920	2,098,825	25,355,997	88,616,069 56	89,072,485 16	45,623,585	124,654,570 97	78,237,827 81
Cap-Breton	232,643	19,530	....	8,288 45	8,288 45	19,530	15,099 95	21,970 96
Caraquet & Gulf Shore	1,820,933	....	....	53,004 08	53,004 08	61,700	81,218 37	75,494 05
Crow's Nest Southern	13,310,395	....	47,892	100,172 70	100,381 11	80,091	112,641 62	169,120 61
Cumberland	3,327,709	29,412	11,506	67,793 98	67,793 98	40,918	87,454 00	76,257 16
Central Vermont	18,816,323	29,734	74,091	195,325 72	195,973 51	251,627	341,672 07	255,769 63
Dominion Atlantic	22,439,238	182,196	63,361	507,682 76	508,251 54	534,843	962,066 95	685,303 28
Eastern British Columbia	836,791	7,604	....	28,465 12	28,465 12	7,772	31,338 32	32,558 97
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	24,389,971	28,050	61,511	257,818 84	259,654 36	145,983	427,413 17	333,255 91
Elgin & Havelock	....	16,200	....	7,138 09	7,138 09	16,200	10,997 40	10,700 21
Essex Terminal	1,332,210	24,000	....	68,678 33	70,678 33	24,000	84,310 62	55,857 36
Esquimalt & Nanaimo	11,138,672	3,960	90,687	308,655 85	308,761 50	243,976	529,913 16	358,802 15
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.	3,559,877	25,401	....	61,561 51	61,561 57	25,401	69,807 14	45,532 30
Grand-Tronc	3,768,625,542	791,169	11,158,448	24,886,818 43	25,317,784 66	20,230,898	39,155,040 10	28,782,012 69
Grand-Tronc Pacifique	714,572,028	52,188	1,736,045	4,929,331 26	4,959,373 75	2,783,493	6,963,188 88	5,902,843 30
Hereford	2,637,789	33,231	1,422	75,944 66	75,973 98	68,261	97,063 49	106,443 24
Inverness Railway & Coal Co.	....	....	....	....	....	....	....	....
International of New Brunswick	3,945,543	69,902	980	74,316 81	74,420 08	72,276	116,227 06	119,431 12
Kent Northern	....	....	....	....	....	....	....	....
Kettle Valley	15,225 702	100,070	84,759	270,818 00	272,000 66	185,502	330,426 88	329,254 01
Lotbinière & Mégantic	811,197	18,840	1,000	28,558 33	28,558 33	19,840	36,073 69	29,561 20
Maine Central	450,753	6,255	3,600	6,585 92	6,585 92	13,795	18,362 74	14,589 65
Manitoba Great Northern	5,225,192	23,485	7,227	30,931 34	31,415 35	40,732	38,087 13	114,689 56
Maritime Coal, Railway & Power Co.	3,072,073	32,130	....	82,303 39	82,303 39	32,130	90,341 75	53,579 69
Massawippi Valley	17,024,993	8,540	61,980	151,840 48	153,127 52	162,342	224,520 31	208,398 61

Midland Railway of Manitoba	12,190,669	268	46,967	116,522 20	121,639 25	163,470	266,305 43	303,670 20
Moncton & Buctouche	448,803	17,972	5,600	18,963 19	18,963 19	25,854	34,663 55	31,526 69
Montreal & Atlantic	92,722,006	147,904	270,094	1,045,476 45	1,050,371 18	575,132	1,291,419 85	946,631 60
Morrissey, Fernie & Michel	3,998,172	32,407	....	101,797 06	108,823 06	32,407	120,589 04	89,42/ 2.
Napierville Junction	15,856,348	11,118	22,272	117,459 14	117,480 02	43,445	129,41, 30	578,46 12
Nelson & Fort Sheppard	1,066,936	....	18,585	21,273 73	21,273 73	55,605	42,909 17	88,838 87
National Transcontinental	1,030,056,961	476,706	1,951,797	5,002,099 89	5,030,411 17	2,892,003	5,798,516 09	5,369,061 58
New Brunswick Coal & Railway Co	923,421	36,947	....	29,315 33	31,300 29	36,947	44,949 62	44,649 70
New Brunswick & P. E. Island	1,467,254	18,934	13,565	32,115 19	32,961 72	33,311	42,624 10	62,876 39
New Westminster Southern	615,623	21,304	....	26,731 87	26,731 87	21,304	35,203 30	28,457 96
Northern New Brunswick & Seaboard	....	....	....	....	....	....	....	....
North Shore	....	....	....	....	....	....	....	....
Ottawa & New York	24,204 683	....	61,590	151,358 65	151,529 15	140,100	250,237 44	282,819 87
Père Marquette	482,025,339	....	890,584	2,769,895 91	2,796,837 97	1,159,566	2,987,102 09	1,586,697 15
Québec Central	77,526,894	269,676	194,447	1,043,107 85	1,043,107 85	702,845	1,506,348 33	995,581 53
Quebec, Montreal & Southern	15,769,531	85,722	80,211	226,266 19	227,455 49	291,457	383,653 97	471,140 21
Québec Oriental	6,439,056	19,019	41,543	86,251 35	86,251 35	103,955	138,688 54	129,607 90
Quebec Railway, Light & Power Co	1,479,852	....	22,906	78,207 00	79,199 02	30,526	87,476 45	67,124 39
Red Mountain	231,753	8,302	1,922	8,784 43	10,545 43	10,239	14,596 30	27,268 88
Roberval-Saguenay	6,806,326	263,825	....	92,917 51	99,845 46	346,158	160,032 56	94,132 44
Rutland & Noyan	434,525	....	2,070	5,963 67	5,963 67	7,067	14,956 10	12,061 77
St. Laurence and Adirondack	41,539,713	....	93,080	504,784 26	505,825 59	264,502	743,192 00	424,332 21
Salisbury & Albert	1,013,164	30,620	....	27,761 63	27,761 63	30,620	42,076 97	32,983 58
St-Jean et Québec	1,782,109	69,878	440	40,389 95	40,389 95	71,000	69,846 51	90,555 68
St-Martin	275,969	16,500	....	15,831 01	15,831 01	16,500	21,506 10	20,587 97
Sydney & Louisburg	72,066,854	18,850	197,034	732,784 69	747,862 93	243,016	821,385 71	631,272 06
Témiscouata	6,030,007	70,216	3,399	159,289 98	159,759 04	146,841	222,778 18	174,262 00
Temiskaming & Northern Ontario	169,956,097	59,443	507,573	1,267,391 77	1,277,440 74	1,040,868	1,992,372 35	1,530,020 94
Mille-Iles	197,190	87,373	....	21,266 70	21,279 70	87,373	38,001 36	26,698 33
Toronto, Hamilton & Buffalo	84,256,344	....	144,473	1,070,573 06	1,172,423 18	450,310	1,649,512 54	988,530 92
Vancouver, Victoria & Eastern	32,640,410	75,657	79,632	361,350 12	372,867 28	283,533	540,127 58	711,851 42
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	16,700	21	590	888 68	888 68	2,613	2,517 84	1,775 38
Victoria & Sidney, B.C	246,849	336	9,500	12,236 49	12,236 49	42,175	31,934 69	27,274 54
Wabash (en Canada)	598,596,519	....	1,101,351	2,692,707 83	2,692,766 85	1,625,469	3,118,317 37	2,395,143 92
York & Carlton	....	7,112	....	2,928 33	2,928 33	7,112	4,987 54	3,835 38
Total	28,195,364,264	8,499,073	60,036,984	184,099,887 30	185,806,167 63	111,075,890	261,888,653 97	180,542,258 98

TABLEAU 11—Relevé du nombre de milles parcourus par les trains pendant l'année finissant le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Milles produisant revenu. Trains à voyageurs.	Milles produisant revenu. Trains mixtes.	Milles produisant revenu. Trains de marchandises.	Milles parcourus par les trains spéciaux.	Total des mill. parc. par des trains donnant revenu.	Milles parc. par les trains ne produisant pas revenu.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Algoma Central & Hudson Bay	29,077	50,431	167,466	1,155	248,129	54,144
Algoma Eastern	56,297		88,800		154,097	2,210
Atlantic, Quebec & Western	43,976	20,165	40,909		105,050	2,828
Bedlington & Nelson						
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	37,557		19,235		56,792	11,812
British Yukon	1,427	38,248	6,190	180	46,045	1,565
Canada & Gulf Terminal	432	22,844	52		23,328	216
Canada Southern	1,833,017	149,272	1,659,125	32	3,641 446	41,855
Chemins de fer du gouvernement canadien (Intercolonial)	3,050,173	359,912	5,016,440	8,187	8,434,712	151,210
" " " (Ile du Prince-Edouard)	151,581	214,499			366,080	20,848
Canadian-Northern, réseau du	5,589,166	2,196,870	8,517,036	37,927	16,340 999	988,979
Canadien du Pacifique	18,159,545	2,098,825	25,355,997	9,218	45,623,585	856,680
Cap-Breton		91,530			19,530	
Caraquet & Gulf Shore	41,600			20,100	61,700	
Crows' Nest Southern	32,199		47,892		80,091	6,428
Cumberland		29,421	11,506		40,918	
Central Vermont	147,436	29,734	74,091	366	251,627	3,624
Dominion Atlantic	288,940	182,196	63,361	346	534,843	20,387
Eastern British Columbia	120	7,604		48	7,772	1,344
Edmonton, Dunvegan & British Columbia	55,898	28,050	61,511	524	145,983	
Elgin & Hardock		16,200			16,200	
Essex Terminal		24,000			24,000	
Esquimalt & Nanaimo	149,329	3,960	90,687		243,976	8,073
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		25,041			25,401	
Grand-Tronc	8,279,329	791,169	11,158,448	1,952	20,230,898	393,239
Grand-Tronc-Pacifique	994,074	52,188	1,736,045	1,186	2,783,493	295,069
Hereford	33,608	33,231	1,422		68,261	1,198
Inverness Railway & Coal Co.						
International of New Brunswick	596	69,902	980	798	72,276	4,446
Kent Northern						
Kettle Valley	673	100,070	84,759		185,502	9,820
Lotbinière & Mégantic		18,840	1,000		19,840	800
Maine Central	3,940	6,255	3,600		13,795	75
Manitoba Great Northern	10,020	23,485	7,227		40,732	1,418
Maritime Coal Railway & Power Co.		32,130			32,130	
Massawippi Valley	91,882	8,540	61,980		162,342	4,202
Midland Railway of Manitoba	116,168	268	46,967	67	163,470	136
Moncton & Buctouche	2,282	17,972	5,600		25,854	640

Montreal & Atlantic	157,069	147,904	270,094	65	575,132	5,024
Morrissey, Fernie & Michel		32,407			32,407	
Napierville-Junction	10,055	11,118	22,272		43,445	27
Nelson & Fort Sheppard	37,020		18,585		55,605	3,034
Transcontinental National	462,290	476,706	1,951,797	1,210	2,892,003	59,526
New Brunswick Coal & Railway Co		36,947			36,947	
New Brunswick & Prince Edward Island	812	18,934	13,565		33,311	1,527
New Westminster Southern		21,304			21,304	
Northern New Brunswick & Seaboard						
North Shore						
Ottawa and New York	78,450		61,590	60	140,100	17,921
Père Marquette	268,952		890,584	30	1,159,366	25,830
Québec-Central	233,391	269,676	194,447	5,331	702,845	233,684
Quebec, Montreal & Southern	125,524	85,722	80,211		291,457	770
Québec-Oriental	43,393	19,019	41,543		103,955	2,223
Quebec Railway Light & Power Co	7,620		22,906		30,526	2,343
Red Mountain		8,302	1,922	15	10,239	756
Roberval-Saguenay	82,333	263,825			346,158	
Rutland & Noyan	4,997		2,070		7,067	
St. Lawrence and Adirondack	171,422		93,080		264,502	10,535
Salisbury and Albert		30,620			30,620	
St-Jean et Québec	648	69,878	440	34	71,000	6,669
St-Martin		16,500			16,500	
Sydney & Louisburg	27,132	18,850	197,034		243,016	
Témiscouata	73,220	70,216	3,399		146,835	9,752
Temiskaming & Northern Ontario	473,626	59,443	507,573	226	1,040,868	51,223
Mille-Iles		87,373			87,373	
Toronto, Hamilton & Buffalo	304,190		144,473	1,647	450,310	3,378
Vancouver, Victoria & Eastern	128,137	75,657	79,632	107	283,533	16,679
Victoria, Terminal Railway & Ferry Co	2,002	21	590		2,613	
Victoria & Sidney C.-B.	32,339	336	9,500		42,175	
Wabash (en Canada)	524,118		1,101,351		1,625,469	4,034
York & Carlton		7,112			7,112	
Total	42,449,022	8,499,073	60,036,984	90,811	111,075,890	3,338,181

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES.											
	Grain.				Farine.				Autres produits de la minoterie.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçue d'autres chemins en Canada	Reçue des chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada	Reçus des chemins des E.-U.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	16	1,457		1,473		1,843		1,843		338		338
Algoma Eastern	254	69		323	332	45		377	44			44
Atlantic, Quebec and Western	18	304		322	56	1,920		1,976	5	13		18
Bedlington and Nelson (non exloité)												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	33,467	31	108	33,606	66			66	137		12	149
British Yukon	1,824			1,824	499			499	325			325
Canada and Gulf Terminal	12	790		802	7	766		773				
Canada Southern	34,335	47,544	782,813	864,692	31,818	108,035	197,252	337,105	15,076	15,011	185,362	215,449
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	63,321	103,950		167,271	83,774	224,020		307,794	30,226	86,229		116,455
Chemin de fer de l'Etat (Ile du Prince-Ed.	8,546	13		8,559	3,024	448		3,472	1,128	189		1,317
Canadian-Northern, réseau du	3,094,440	633,174	622	3,728,236	140,745	84,405	1,656	226,806	118,472	58,028	3,609	180,109
Pacifique-Canadien	6,932,402	379,958	196,329	7,508,689	901,593	64,584	83,749	1,049,926	428,620	37,393	47,618	513,631
Cape Breton					2	712		714				
Caraquet and Gulf Shore		30		30		2,450		2,450		250		250
Crow's Nest Southern	32	56	77	165					20	44		64
Cumberland		360		360		5,010		5,010	37	649		686
Central Vermont	270	80,050	250	80,570	3,743	5,014		8,757	251	34,500		34,751
Dominion Atlantic	1,250	3,088	10	4,348					5,413	19,048	2,288	26,749
Eastern British Columbia		257		257		40		40				
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	15,868	44		15,912	1,632	2,391		4,023	1,356			1,356
Elgin and Havelock	23	369		392	62	1,023		1,085	58	357		415
Essex Terminal		1,200		1,200		300		300		1,800		1,800
Esquimalt and Nanaimo	1,533	6,182		7,715	354	5,746		6,100	1,721	7,036		8,757
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.										200		200
Grand-Tronc	1,427,012	356,005	526,780	2,309,797	498,483	37,761	153,249	689,493	85,976	10,402	211,664	308,042
Grand-Tronc-Pacifique	1,349,707	1,028		1,350,735	13,203	13		13,216	1,035	656		1,691
Hereford	382	472	621	1,475	438	669	47	1,154	89	326	33	448
Inverness Railway and Coal Co.												
International of New Brunswick	724	173		897	370	150		520	8	37		45
Kent Northern												

Kettle Valley	521	1,100	116	1,737		1,209		1,209	22	294		316
Lotbinière et Mégantic	34	309		343	22	285		307	178	411		589
Maine Central			994	994			143	143			20	20
Manitoba Great Northern	50,587	30,316	77	80,980	32	31		63	254	49	165	468
Maritime Coal, Railway and Power Co	70	174		244	61	333		394	173	493		566
Massawippi Valley	477	12,447	3,112	16,036	63	1,851	492	2,406	792	5,053	2,389	8,234
Midland Railway of Manitoba		26,954	3,671	30,625	185		369	554	197	40	815	1,052
Moncton and Buctouche						344		344				
Montreal and Atlantic	1,342	385,449	146	386,937	187	249,804	283	250,274	160	116,951	426	117,537
Morrissey, Fernie and Michel		360		360								
Napierville Junction	1,645	132	94	1,871		462		462		61		61
Nelson and Fort Sheppard	133	55	128	316	61		33	94	57	146	87	290
Transcontinental National	260,383	1,217,021		1,477,404	16,159	5,635		21,794	4,731	1,756		6,487
New Brunswick Coal and Railway Co		459		459		705		705		285		285
New Brunswick and Prince Edward Island	188	62		250	693	27		720	176	32		208
New Westminster Southern	158	383		541	42			42	98	15		113
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	1,743	59,576	238	61,557	501	6,492		6,993	592	1,437	3	2,032
Père Marquette		14,561	370	14,931	784	980	112	1,876	760	294	261	1,315
Québec-Central		15,683		15,683		21,466		21,466				
Quebec, Montreal and Southern	1,730	1,468		3,198	12	9,287		9,299	40	2,546		2,586
Québec-Oriental	132	84		216		3,271		3,271	11	39		50
Quebec Railway, Light and Power Co	3,463	151		3,614	729	214		943	133	92		225
Red Mountain			220	220			56	56				
Roberval-Saguenay	263	411		674	165	128		293	60	270		330
Rutland and Noyan			170	170								
Salisbury and Albert	27	367		394	112	1,439		1,551				
St-Jean et Québec	1,358	5		1,363	186	10		196	282			282
St-Martin	12	132		144		374		374				
Sydney and Louisburg	21	476		497	75	4,250		4,325	120	684		804
St. Lawrence and Adirondack	2,385	756	330	3,471	3,043	1,756	255	5,054	967	1,196	273	2,436
Témiscouata	385	862		1,247	379	1,732		2,111	43	5		48
Temiskaming and Northern Ontario	5,279	203,443		208,722	195	6,209		6,404	372	1,602		1,974
Mille-Iles	265	105		370		882		882	25	170		195
Toronto, Hamilton and Buffalo	3,759	50,387	5,291	59,437	4,130	65,046	1,336	70,512	3,953	9,110	586	13,649
Vancouver, Victoria and Eastern	12,162	55	2,206	14,423	206	86	765	1,057	626	116	625	1,367
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	306	690		996	74			74	654	131		785
Victoria and Sidney, C.-B	274	771		1,045		105		105	68	853		921
Wabash (en Canada)	577		475,931	476,508	1,167	258	103,645	105,070	148	297	106,288	106,733
York and Carlton												
Totaux	13,315,115	3,641,808	2,000,704	18,957,627	1,709,464	932,016	543,442	3,184,922	705,689	416,934	562,524	1,685,147

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES—*Suite.* Foin.				Tabac.				Coton.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	1,492			1,492								
Algoma Eastern	254			254								
Atlantic, Quebec and Western	511	999		1,510								
Bedlington and Nelson (pas exploité)												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	34	31		65								
British Yukon	2,042			2,042	8			8				
Canada and Gulf Terminal	1	579		580	2	8		10				
Canada Southern	18,834	904	54,749	74,487	1,278	444	6,505	8,227			2,3208	23,208
Ch. de fer du gouvernement canadien (Intercolonial)	118,235	13,059		131,294	1,418	682		2,100	1,451	1,441		2,892
Ch. de fer du gouvernement canadien (Ile du Prince-Edouard)	5,676			5,676	108	45		153	40	72		112
Canadian-Northern, réseau du	89,071	12,896	492	102,459	2,899	1,010		3,909	56	261		317
Canadien du Pacifique	295,687	95,405	20,479	411,571	11,100	4,664	2,385	18,149	2,956	12,150	19,355	34,461
Cap-Breton		22			22							
Caraquet and Gulf Shore		800		800								
Crow's Nest Southern		94	12	106								
Cumberland	121	590		711		1		1				
Central Vermont	20,642	24,100		44,742								
Dominion Atlantic	20,898	6,667		27,565	30			30				
Eastern British Columbia		311		311								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	1,314	93		1,407								
Elgin and Havelock	179			179		5		5				
Essex Terminal	100			100								
Esquimalt and Nanaimo	986	2,294		3,280		61		61				
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co												
Grand-Tronc	161,138	30,085	63,218	254,441	2,727	226	4,935	7,888	8,370	1,881	26,893	37,144
Grand-Tronc-Pacifique	4,720	66		4,786	2	32		34	174	90		264
Hereford	655		13	668	2	2		4				
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick	4,559	242		4,801	1	4		5				
Kent Northern												

Kettle Valley	1,131	674	92	1,897								
Lotbinière et Mégantic	326			326		5		5				
Maine Central			151	151								
Manitoba Great Northern												
Maritime Coal Railway and Power Co	1,380			1,380		7		7				
Massawippi Valley	184	674	118	976			1	1			41	41
Midland Railway of Manitoba			254	254							13	13
Moncton and Buctouche	198			198								
Montreal and Atlantic	30,181	18,205	60	48,446		231	1,882	2,113		9,840	5,045	14,885
Morrissey, Fernie and Michel		528		528								
Napierville Junction	8,238	30	495	8,763			98	98			288	288
Nelson and Fort Sheppard	73	12	730	815								
Transcontinental National	7,578	1,882		9,460	720	252		972	468	449		917
New Brunswick Coal and Railway Co												
New Brunswick and Prince Edward Island	3,712	1		3,713	1	6		7				
New Westminster Southern	111	544		655								
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	5,989	844	10	6,843	3	90		93	54	98	156	308
Père Marquette		154		154		34	32	66			113	113
Québec Central												
Quebec, Montreal and Southern	49,716	5,018	43	54,777	24			24		21		21
Québec Oriental	1,206	169		1,375								
Quebec Railway, Light and Power Co	418	911		1,329	24	1		25		5,191		5191
Red Mountain			698	698								
Roberval-Saguenay	277	874		1,151								
Rutland and Noyan	226	5,197		5,423								
Salisbury and Albert	2,544			2,544								
St-Jean et Québec	3,485			3,485		1		1				
St-Martin		102		102								
Sydney and Louisburg	43	7,515		7,558		8		8				
St. Lawrence and Adirondack	5,793	7,378	14	13,185	66	16	236	318	5	10	1,721	1,736
Témiscouata	857	161		1,018	22	15		37	1	2		3
Temiskaming and Northern Ontario	7,310	1,395		8,705		124		124				
Mille-Iles	256	24		280								
Toronto, Hamilton and Buffalo	4,064	1,201	11	5,276	112	76	1,459	1,647			2,592	2,592
Vancouver, Victoria and Eastern	6,719	54	858	7,631					47		332	379
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	39	90		129								
Victoria and Sidney, C.-B	90	39		129								
Wabash (en Canada)			49,251	49,251			1,564	1,564	173		17,999	18,172
York and Carlton									218	675		893
Total	889,293	242,913	191,748	1,323,954	20,547	8,050	19,097	47,694	14,013	32,181	97,756	143,950

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemins de fer.	PRODUITS AGRICOLES—*Fin.*								PRODUITS DES ANIMAUX.			
	Fruits et légumes.				Autres produits de l'agriculture.				Animaux sur pied.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	126	166	...	292	...	32	...	32	223	36	...	259
Algoma Eastern	117	...	...	117	...	...	...	...	492	...	...	492
Atlantic, Quebec and Western	22	63	...	85	58	461	...	519	62	148	...	210
Bedlington and Nelson	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	23	...	1,545	1,568	10	...	...	10	192	...	153	345
British Yukon	145	...	...	145	71	...	...	71	998	...	...	998
Canada and Gulf Terminal	5	167	...	172	2,987	2	...	2,989	584	46	...	630
Canada Southern	29,521	13,251	129,110	171,882	4,037	4,396	83,637	92,070	32,559	4,357	52,834	89,750
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	55,114	16,994	...	72,108	9,798	8,158	...	17,956	26,645	2,301	...	28,946
Chemin de fer de l'Etat—(Ile du Prince-Edouard)	9,008	117	...	9,125	1,408	38	...	1,446	4,687	4	...	4,691
Canadian Northern, réseau du	62,055	14,620	4,626	81,301	236	4,594	...	4,830	125,502	11,205	601	137,308
Canadien Pacifique	258,007	62,821	117,325	438,153	89,211	21,569	16,432	127,212	423,011	73,588	15,807	512,406
Cap-Breton	...	78	...	78	...	...	...	...	41	5	...	46
Caraquet and Gulf Shore	800	...	...	800	...	220	...	220	35	...	...	35
Crow's Nest Southern	80	73	98	251	...	...	...	...	6	14	...	20
Cumberland	36	777	...	813	20	326	...	346	3	70	...	73
Central Vermont	234	...	700	934	1,623	1,623	...	3,246	4,171	6,042	...	10,213
Dominion Atlantic	54,852	149	40	55,041	497	106	...	603	2,271	152	...	2,423
Eastern British Columbia	...	107	...	107	...	...	...	...	...	6	...	6
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	1,451	...	...	1,451	1,267	...	...	1,267	2,740	222	...	2,962
Elgin and Havelock	3	7	...	10	162	27	...	189	97	14	...	111
Essex Terminal	...	400	...	400	200	300	...	500	800	70,000	...	70,800
Esquimalt and Nanaimo	353	1,117	...	1,470	20	174	...	194	652	309	...	961
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand-Tronc	146,988	12,968	65,033	224,989	61,208	9,064	45,637	115,909	335,832	41,459	62,887	440,178
Grand-Tronc-Pacifique	5,302	5,331	...	10,633	103	...	...	103	28,242	1,233	...	29,475
Hereford	12	11	...	23	27	1	...	28	170	3	...	173
Inverness Railway and Coal Co	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
International of New Brunswick	152	95	...	247	25	5	...	30	675	117	...	792
Kent Northern	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kettle Valley	1,182	164	14	1,360	...	20	...	20	1,337	152	...	1,489

Lotbinière et Mégantic	6	28		34	702	196		898	18			18
Maine Central			1,112	1,112							22	22
Manitoba Great Northern	13		675	688					26	14	22	62
Maritime Coal, Railway and Power Co.	22		99	121					32	11		43
Massawippi Valley	327	800	289	1,416	2	72	5	79	1,638	197	787	2,622
Midland Railway of Manitoba			20,591	20,591	63	104	561	728	396	28	79	503
Moncton and Buctouche	959			959					96			96
Montreal and Atlantic	869	11,617	472	12,958	223	7,674	5,140	13,037	5,600	19,202	28	24,830
Morrissey, Fernie and Michel		30		30						20		20
Napierville-Junction	60	70	3,708	3,838					776	40	3	819
Nelson and Fort Sheppard			162	162					57	20	125	202
Transcontinental National	11,683	5,784		17,467	3,402	1,327		4,729	5,995	968		6,963
New Brunswick Coal and Railway Co.												
New Brunswick and Prince Edward Island	1,180	7		1,187	35	5		40	123	14		137
New Westminster Southern	18	873		891						8		8
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	312	110	329	751	20	102	29	151	2,037	69	7	2,113
Père Marquette	724	18,677	2,381	21,782	497	355	1,770	2,622	27	1,977	100	2,104
Québec-Central					4,499	794		5,293	10,187			10,187
Quebec, Montreal and Southern	208	817	73	1,098					3,580	50		3,630
Québec-Oriental	21	73		94	142	614		756	105	265		370
Quebec Railway, Light and Power Co.	363	7		370	120	14		134	342	51		393
Red Mountain	24		281	305					10			10
Roberval-Saguenay	57	24		81					23	10		33
Rutland and Noyan			433	433		371	5	376				
Salisbury and Albert									291	10		301
St-Jean et Québec	9,110	31		9,141	120	8		128	216	4		220
St-Martin	60			60	16			16				
Sydney and Louisburg	620	989		1,609	85	1,143		1,228	56	712		768
St. Lawrence and Adirondack	142	834	3,090	4,066	542	432	1,035	2,009	954	224	257	1,435
Témiscouata	632	133		765					376	97		473
Temiskaming and Northern Ontario	2,261	10,564	35	12,860		215	80	295	679	1,251		1,930
Mille-Iles									753	41		794
Toronto, Hamilton and Buffalo	7,268	9,114	3,295	19,677	1,355	4,119	3,895	9,369	2,592	6,534	90	9,216
Vancouver, Victoria and Eastern	5,366	248	5,157	10,771	575	125	617	1,317	694	33	968	1,695
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	41	196		237	36	24		60	1	18		19
Victoria and Sidney, C.-B.	134	110		244	19	41		60	20	3		23
Wabash (en Canada)	5,809	2,025	71,876	79,710	84		50,155	50,239	2,163	171	18,702	21,036
York and Carlton												
Total	673,877	192,637	432,549	1,299,063	185,505	68,851	208,998	463,354	1,031,890	243,525	153,472	1,428,887

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES ANIMAUX—*Suite.*											
	Viandes préparées.				Aut. produits empaquetés—Prod. domest.				Volailles, gibier et poisson.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins en Canada.	Reçues des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	36	28	...	64	...	...	...	...	...	...	...	...
Algoma Eastern	...	12	...	12	...	...	...	...	...	...	...	...
Atlantic, Quebec and Western	85	44	...	129	52	34	...	86	7,622	499	...	8,121
Bedlington and Nelson	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	67	67
British Yukon	35	...	...	35	96	...	...	96	22	...	...	22
Canada and Gulf Terminal	39	17	...	56	157	1	...	158	16	44	...	60
Canada Southern	5,797	1,005	120,870	127,672	24,713	6,493	54,864	86,070	1,458	2,886	39,021	43,365
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	6,089	11,630	...	17,719	7,029	23,416	...	30,445	49,734	3,319	...	53,053
Chemin de fer de l'Etat (Ile du Prince-Edouard)	2,184	16	...	2,200	1,951	106	...	2,057	3,748	17	...	3,765
Canadian-Northern, réseau du	6,402	1,745	62	8,209	...	...	...	...	...	...	...	...
Canadien du Pacifique	42,501	9,342	50,630	102,473	11,989	15,529	672	28,190	24,957	13,302	47	38,306
Cap-Breton	...	...	...	...	80,943	10,043	163,440	254,426	45,034	21,803	4,367	71,204
Caraquet and Gulf Shore	25	100	...	125	...	...	...	...	72	...	...	72
Crow's Nest Southern	...	...	...	...	42	255	...	297	4,315	19	...	4,334
Cumberland	4	237	...	241	1	46	...	...	...	...	...	...
Central Vermont	...	...	...	...	280	280	...	280	89	1,011	...	1,100
Dominion Atlantic	829	57	...	886	1,011	168	...	201	168	1,011	...	4,236
Eastern British Columbia	...	...	...	...	...	...	...	201	...	...	...	...
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	519	...	...	519	627	...	...	627	1,559	...	...	1,559
Elgin and Havelock	86	13	...	99	26	...	...	26	...	...	...	...
Essex Terminal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Esquimalt and Nanaimo	...	2,067	...	2,067	15	1,630	...	1,645	1,137	15	...	1,152
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand-Tronc	91,111	1,465	202,409	249,985	25,927	1,122	47,481	74,530	2,071	6,333	25,701	34,105
Grand-Tronc-Pacifique	306	12	...	318	2,841	1,330	...	4,171	3,258	188	...	3,446
Hereford	2	2	2	6	55	2	7	64	1	3	...	4
Inverness Railway and Coal Co.	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
International of New Brunswick	86	41	...	127	32	18	...	50	4	15	...	19
Kent Northern	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kettle Valley	...	...	...	...	...	12	...	12	...	...	...	...

Lotbinière et Mégantic		2		2		58		58	6	16		22
Maine Central											15	15
Manitoba Great Northern			13	13						23	105	128
Maritime Coal, Railway and Power Co	1	28		29	4	33		37		9		9
Massawippi Valley	150	138	59	347	138		13	151		2,045	240	2,285
Midland Railway of Manitoba			72	72	42		180	222	193	1,908	181	2,282
Moncton & Buctouche					289			289	280			280
Montreal and Atlantic		22,482		22,482	99	15,048	1,208	16,355		4,072	7,118	11,190
Morrissey, Fernie and Michel												
Napierville-Junction									19	166		185
Nelson and Fort Sheppard							26	26				
Transcontinental National	841	1,322		2,163	2,027	1,407		3,434	2,653	573		3,226
New Brunswick Coal and Railway Co												
New Brunswick and Prince Edward Island	47	1		48	7	5		12	925	28		953
New Westminster Southern					10			10				
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	4	15		19	290			290	85	71		156
Père Marquette			20	20	79	31	269	379	98	18	67	183
Québec-Central												
Quebec, Montreal and Southern	14			14	27			27	50			50
Québec-Oriental	327	199		526	95	523		618	6,965	175		7,140
Quebec Railway, Light and Power Co	256			256	299	4		303	30			30
Red Mountain												
Roberval-Saguenay	3			3								
Rutland and Noyan												
Salisbury and Albert												
St-Jean et Québec	8			8	7	1		8		21		21
St-Martin	2	3		5								
Sydney and Louisburg	6,744	85		6,829	2	1,050		1,052	180	79		259
St. Lawrence and Adirondack	119	485	36	640	404	78	696	1,178	168	8,513	110	8,791
Témiscouata	76	207		283	131			131	[illegible]	95		158
Temiskaming and Northern Ontario		485		485		448		448		1,242		1,242
Mille-Iles												
Toronto, Hamilton and Buffalo	588	629	3,336	4,553	6,644	2,437	3,152	12,233	166	2,303	126	2,595
Vancouver, Victoria and Eastern			1,355	1,355	292		179	471	4,368	153	217	4,738
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	88	16		104	206	156		362	14	43		57
Victoria and Sidney, C.-B	16	88		104	17	345		362	43	14		57
Wabash (en Canada)			32,690	32,690			93,767	93,767	46		46,608	46,654
York and Carlton									124	66		190
Total	165,420	54,018	411,554	630,992	167,994	81,753	365,954	615,701	165,741	71,161	123,990	360,892

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS D'ANIMAUX—*Fin.*											
	Laine.				Peaux et cuirs.				Autres produits d'animaux.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçue d'autres chemins en Canada.	Reçue des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total en tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay					19			19	13	24		37
Algoma Eastern									15			15
Atlantic, Quebec and Western	1			1	51	21		72	39	62		101
Bedlington and Nelson												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay					213			213	41			41
British Yukon					8			8	94			94
Canada and Gulf Terminal	11			11	47	5		52				
Canada Southern	69	3,948	9,432	13,449	1,357	3,725	24,712	29,794	7,047	5,870	88,186	101,103
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	4,816	541		5,357	7,272	1,472		8,744	9,663	9,294		18,957
Chemin de fer de l'Etat (Ile du Prince-Edouard)	96			96	554	9		563	7,038	3		7,041
Canadian-Northern, réseau du	879	557		1,436	2,346	2,112	12	4,470	170	512		682
Canadien du Pacifique	3,460	30,172	515	34,147	24,279	26,439	28,385	79,103	105,070	19,490	23,284	147,844
Cap-Breton	5			5	20			20				
Caraquet and Gulf Shore					40			40	82	90		172
Crow's Nest Southern											53	53
Cumberland	3	15		18								
Central Vermont					354	157		511	576	6,731		7,307
Dominion Atlantic	27	53		80	691	60		751	11,255	1,339	393	12,987
Eastern British Columbia												
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	5			5	69			69				
Elgin and Havelock	5			5					193	21		214
Essex Terminal									300			300
Esquimalt and Nanaimo						130		130	236	1,134		1,370
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co												
Grand-Tronc	650	700	11,378	12,728	31,918	3,082	45,319	80,319	66,762	1,404	45,921	114,087
Grand-Tronc Pacifique	47	1		48	1,240	41		1,281	58			58
Hereford	14	2		16	4	1		5	454		1	455
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick					3			3	2	1		3
Kent Northern												
Kettle Valley						22		22				

Lotbinière et Mégantic	3	4		7	180	8		188	160	110		270
Maine Central											15	15
Manitoba Great Northern					8	46		54				
Maritime Coal Railway and Power Co					4			4				
Massawippi Valley	13	36	51	100	118	495	49	662	24	66	107	197
Midland Railway of Manitoba		20		20	253	232		485	432	57	432	921
Moncton & Buctouche												
Montreal and Atlantic	42	16,633	2,421	19,096	507	28,773	9,047	38,327	1,097	8,195	15	9,307
Morrissey, Fernie and Michel												
Napierville-Junction			30	30		320		320				
Nelson and Fort Sheppard									25		24	49
Transcontinental National	43			43	1,662	520		2,182	719	532		1,251
New Brunswick Coal and Railway Co												
New Brunswick and Prince Edward Island	3			3	5			5	17	1		18
New Westminster Southern									32			32
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York			15	15	76	22		98	2,048	651	15	2,714
Père Marquette	49	38	1,269	1,356	33		10,793	10,826	526	419	707	1,652
Québec-Central												
Quebec, Montreal and Southern		10		10								
Québec-Oriental	2			2	10			10	8	13		21
Quebec Railway, Light and Power Co	7	2		9	99	300		399	142			142
Red Mountain											70	70
Roberval-Saguenay												
Rutland and Noyan											38	38
Salisbury and Albert												
St-Jean et Québec					12			12	4	1		5
St-Martin									5	6		11
Sydney and Louisburg					24	42		66	5	19		24
St. Lawrence and Adirondack			1	1	209	240	589	1,038	1,028	148	2,208	3,384
Témiscouata	5			5	30	1		31				
Temiskaming and Northern Ontario		25		25		1,069		1,069	40	832		872
Mille-Iles												
Toronto, Hamilton and Buffalo	75	3,914	129	4,118	466	3,357	324	4,147	1,029	6,950	1,010	8,989
Vancouver, Victoria and Eastern	73			73	1,303	28	265	1,596	216		2,356	2,572
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	30	3		33	1	1		2	24	75		99
Victoria and Sidney, C.-B	3	30		33	1	1		2	50	49		99
Wabash (en Canada)			13,531	13,531			9,868	9,868	1,110		39,612	40,722
York and Carlton												
Total	10,436	56,704	38,772	105,912	75,486	72,731	129,363	277,580	217,849	64,099	204,447	486,395

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DE MINES. Houille anthracite. Tonnage issu du chemin.	Houille anthracite. Reçue d'autres chem. en Canada.	Houille anthracite. Reçue des chemins des Etats-Unis.	Houille anthracite. Total du tonnage.	Houille bitumineuse. Tonnage issu du chemin.	Houille bitumineuse. Reçue d'autres chemins en Canada.	Houille bitumineuse. Reçue des chemins des E.-Unis.	Houille bitumineuse. Total du tonnage.	Coke. Total issu du chemin.	Coke. Reçu d'autres chem. en Canada.	Coke. Reçu des chemins des Etats-Unis.	Coke. Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	377			377	36,868			36,868				
Algoma Eastern		5,042		5,042		111,463		111,463		28,083		28,083
Atlantic, Quebec and Western		3,185		3,185		29,748		29,748				
Bedlington and Nelson												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	30		2,725	2,755	20		3,295	3,315			47	47
British Yukon					106			106				
Canada and Gulf Terminal					1		195	196				
Canada Southern			1,108,751	1,108,751			615,443	615,443	27,740	78	315,811	343,629
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	9,087	23,656		32,743	1,482,080	45,098		1,527,178	10,646	10,160		20,806
Chemin de fer de l'Etat (Ile du Prince-Edouard)	269			269	12,072	1		12,073				
Canadian-Northern, réseau du	13,032	81,752	271,247	366,031	519,361	745,352	43,049	1,307,762	14,600	48,467	1,564	64,631
Canadien du Pacifique	129,431	1,092,691	24,155	1,246,277	1,231,731	1,062,558	124,501	2,418,790	253,127	102,961	101,417	457,505
Cap-Breton						2,702		2,702				
Caraquet and Gulf Shore						4,427		4,427				
Crow's Nest Southern					19,183	19,409		38,592	141,156	215		141,371
Cumberland					322,856			322,856				
Central Vermont	263	14,450	17,001	31,714	332	892	450	1,674				
Dominion Atlantic	2,267	17,091		19,358								
Eastern British Columbia					61,788			61,788				
Edmonton, Dunvegan and British Columbia					7,547			7,547				
Elgin and Havelock												
Essex Terminal		2,000		2,000		13,000		13,000		500		500
Esquimalt and Nanaimo		101		101	23,798	586		24,384		54		54
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co					93,187			93,187				
Grand-Tronc	53,881	138,159	2,074,043	2,266,083	104,989	254,986	1,980,856	2,340,831	14,860	48,644	231,121	294,625
Grand-Tronc-Pacifique	209,587	54,160		263,747					15			15
Hereford	32	170	37	239	145	3,496	495	4,136				
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick					1,487			1,487				
Kent Northern												
Kettle Valley					51,904	210		52,114				

Lotbinière et Mégantic												
Maine Central			150	150			53,884	53,884				
Manitoba Great Northern			2,062	2,062			4,506	4,506			22	22
Maritime Coal Railway and Power Co.		34		34	274,943	2		274,945				
Massawippi Valley			4,551	4,551		30	577	607			306	306
Midland Railway of Manitoba			17,072	17,072			28,736	28,736			1,073	1,073
Moncton and Buctouche						522		522	191			191
Montreal and Atlantic		7,225	3,016	10,241		40,732	593	41,325		699		699
Morrissey, Fernie and Michel					635,196			635,196				
Napierville Junction			272,357	272,357			9,793	9,793			1,783	1,783
Nelson and Fort Sheppard					40		1,771	1,811			30	30
Transcontinental National	34,732	6,302		41,034	341,390	18,104		359,494	74			74
New Brunswick Coal and Railway Co.					31,744			31,744				
New Brunswick and Prince Edward Island		49		49		2,664		2,664				
New Westminster Southern						1,164		1,164				
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York			39,652	39,652	14		83,798	83,812	82		911	993
Père Marquette			471,825	471,825			1,788,587	1,788,587	343	1,279	533	2,155
Québec Central		4,311		4,311		10,062		10,062				
Quebec, Montreal and Southern		12,303	20,187	32,490		9,143	17,448	26,591		2,594	251	2,845
Québec Oriental		1,365		1,365		16,879		16,879				
Quebec Railway, Light and Power Co.	992			992	14,529	33		14,562				
Red Mountain							767	767			33	33
Roberval-Saguenay					460	722		1,182				
Rutland and Noyan												
Salisbury and Albert						431		431				
St-Jean et Québec		32		32	205	391		596				
St-Martin		60		60		110		110				
Sydney and Louisburg					4,731,131			4,731,131	350			350
St. Lawrence and Adirondack		31	294,798	294,829		2,053	395,502	397,555		28	19,467	19,495
Témiscouata	5	2		7	37	246		283				
Temiskaming and Northern Ontario	437	9,886	8,051	18,374	620	68,494	11,702	80,816	28	346	701	1,075
Mille-Iles		160		160		1,594		1,594		22		22
Toronto, Hamilton and Buffalo			325,488	325,48			386,389	386,389		49	272,204	272,253
Vancouver, Victoria and Eastern			14	14	9,475	815	4,046	14,336	93		104,698	104,791
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.					74	162		236				
Victoria and Sidney, B.C.						236		236				
Wabash (en Canada)			171,807	171,807			88,622	88,622			13,175	13,175
York and Carlton										223		223
Total	454,422	1,474,217	5,128,989	7,057,628	10,009,313	2,468,517	5,645,005	18,122,835	463,305	244,402	1,065,147	1,772,854

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Fin.* Minerais. Tonnage issu du chemin.	Minerais. Reçus d'autres chemins en Canada.	Minerais. Reçus des chemins des E.-Unis.	Minerais. Total du tonnage.	Pierre, sable et autres articles semblables. Tonnage issu du chemin.	Pierre, sable... Reçus d'autres chemins en Canada.	Pierre, sable... Reçus des chemins des E.-Unis.	Pierre, sable... Total du tonnage.	Autres produits des mines. Tonnage issu du chemin.	Autres produits des mines. Reçus d'autres chemins en Canada.	Autres produits des mines. Reçus des chemins des E.-Unis.	Autres produits des mines. Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	450,548			450,548	17,165	30		17,195	52			52
Algoma Eastern	1,211,078	44,236		1,255,314	145,248	348		145,596	189	170		359
Atlantic, Quebec and Western		3,090		3,090	7,759	150		7,909				
Bedlington and Nelson												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay					80		10	90				
British Yukon	18,607			18,607	4			4				
Canada and Gulf Terminal						419		419				
Canada Southern		15,768	39,553	55,321	206,213	24,552	96,684	327,449	112,625	21,758	142,768	277,151
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	20,032	1,269		21,301	257,670	7,805		265,475	50,317	7,503		57,820
Chemin de fer de l'Etat (Ile du Prince-Edouard)					5,192	47		5,239	1,723	43		1,766
Canadian-Northern, réseau du	374,158	90,378	15	464,551	374,229	73,188	1,405	448,822	5,869	19,927		25,796
Canadien du Pacifique	1,320,345	64,676	61,675	1,446,696	1,073,428	147,105	14,768	1,235,301	192,148	109,489	26,411	328,048
Cap-Breton												
Caraquet and Gulf Shore					1,666			1,666				
Crow's Nest Southern					175		45	220				
Cumberland					18	10		28				
Central Vermont						822	4,050	4,872	24,163		525	24,688
Dominion Atlantic	1,013			1,013	25,606	815		26,421	231	163		394
Eastern British Columbia												
Edmonton, Dunvegan and British Columbia					13			13	1,556	68		1,624
Elgin and Havelock					1,771			1,771				
Essex Terminal						5,000		5,000	11,000	20,000		31,000
Esquimalt and Nanaimo					1,665	30		1,695	66	460		526
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co												
Grand-Tronc	537,510	93,210	38,722	669,442	459,565	72,859	226,460	758,884	63,104	36,544	93,058	192,706
Grand-Tronc-Pacifique	24,441			24,441	9,268	338		9,606	1,357	2,605		3,962
Hereford					302	23		325	1	25	20	46
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick					4			4	119			119
Kent Northern												
Kettle Valley	1,973	10,669	13,013	25,655		94		94				

Lotbinière et Mégantic												
Maine Central							1,069	1,069			2,857	2,857
Manitoba Great Northern							352	352				
Maritime Coal, Railway and Power Co.						171		171				
Massawippi Valley	63,417		12,874	76,291	24,000	8,319	12,743	45,062	7,164	11,847	7,741	26,752
Midland Railway of Manitoba							924	924		1,127	176	1,303
Moncton & Buctouche					2,518			2,518		105		105
Montreal and Atlantic		2,158		2,158	824	16,361	31,263	48,448		9,855	2,493	12,348
Morrissey, Fernie and Michel						95		95				
Napierville Junction		4,208	1,251	5,279	264	6,642	7,054	13,960				
Nelson and Fort Sheppard	10,475		224	10,699			24	24				
Transcontinental National	90,735			90,735	5,539	1,416		6,955	8,949	4,259		13,208
New Brunswick Coal and Railway Co.												
New Brunswick and Prince Edward Island					31,257	639		31,896	660	747		1,407
New Westminster Southern					6,070	70		6,140	53,961	6,220		60,181
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	136	12,116		12,252	613	1,220	933	2,766	269	1,390	443	2,102
Père Marquette		14	216	230	35,968	10,049	12,332	58,349	1,847	1,684	9,886	13,417
Québec Central	118,441			118,441	4,225			4,225	103,607			103,607
Québec, Montreal and Southern					3,900	5,242	512	9,654				
Québec Oriental						243		243				
Quebec Railway, Light and Power Co.	15	60		75	116,364	130		116,494	52			52
Red Mountain			9,199	9,199								
Roberval-Saguenay					80			80				
Rutland and Noyan			2	2			2,518	2,518		55	118	173
Salisbury and Albert	20			20	55			55	21,359			21,359
St-Jean et Québec					1			1	2,441	804		3,245
St-Martin					280			280				
Sydney and Louisburg	2,398			2,398	6,811			6,811		1,189		1,189
St. Lawrence and Adirondack		358	152	510	259	2,356	1,388	4,003	41	6,907	4,192	11,14
Témiscouata					2			2				
Temiskaming and Northern Ontario	28,103			28,103	14,362	4,561	218	19,141	227	797	22	1,046
Mille-Iles					1,652			1,652				
Toronto, Hamilton and Buffalo		17,123	1,059	18,182	64,766	21,259	22,600	108,625	322	17,397	19,748	37,467
Vancouver, Victoria and Eastern	742,090	840	37,314	780,244	1,305	26	1,639	2,970	4,376	25	17,759	22,160
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	1			1	109	586		695				
Victoria and Sidney, B.C.		1		1	3	692		695				
Wabash (en Canada)	3,347		16,402	19,749	7,261		33,642	40,903			203,170	203,170
York and Carlton												
Total	5,018,883	359,994	231,671	5,610,548	2,915,529	413,712	472,633	3,801,874	669,795	283,163	531,387	1,484,345

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES FORÊTS.								MANUFACTURES.			
	Bois de service.				Autres produits des mines.				Pétroleum et autres huiles.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada	Reçu des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada	Reçu des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	1,335	3,067		4,402	137,149	12		137,161	512			512
Algoma Eastern	12,306	514		12,820	16,997	19,211		36,208	197	66		263
Atlantic, Quebec and Western	9,100	1,600		10,700	32,602	868		33,470		227		227
Bedlington and Nelson												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	37	59	2,593	2,689	36	24		60	14		300	314
British Yukon	258			258	1,088			1,088	214			214
Canada and Gulf Terminal	14,416	309		14,725	8,055	12		8,067	5	209		214
Canada Southern	10,816	46,282	155,651	212,749	8,887	32,673	44,575	86,135	18,001	7,343	45,962	71,306
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	828,102	82,324		910,426	381,740	14,118		395,858	18,677	31,230		49,907
Chamin de fer de l'Etat—(Ile du Prince-Edouard)	5,628	35		5,663	3,115	22		3,137	2,322	106		2,428
Canadian Northern, réseau du	1,307,399	334,996	23,651	1,666,046	2,062,577	288,667	2,165	2,253,409	60,152	19,260	18,672	98,084
Pacifique-Canadien	1,851,462	370,081	157,834	2,379,377	1,323,038	287,582	26,975	1,637,595	109,500	170,009	42,958	322,467
Cap-Breton	3,745	654		4,399								
Caraquet and Gulf Shore	11,186			11,186	4,100			4,100	125	435		560
Crow's Nest Southern	31,705	27	206	31,938	150		64	214	24		408	432
Cumberland	28,801	1,865		30,666	76	16		92		121		121
Central Vermont	4,207	41,902	3,026	49,135	740	1,920		2,660		910		910
Dominion Atlantic	69,741	2,258		71,999	9,218	124		9,342	1,908	1,375		3,283
Eastern British Columbia	32,819			32,819	2,980			2,980				
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	74,663	1,714		76,379	22,406	121		22,527	820			820
Elgin and Havelock	9,778	18		9,796	429	14		443		62		62
Essex Terminal					400	2,000		2,400		3,000		3,000
Esquimalt and Nanaimo	207,311	210		207,521	29,630	91		29,721	3,482	2,513		5,995
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co	4,058			4,508	3,580			3,580				
Grand-Tronc	671,585	175,105	175,820	1,022,510	696,188	662,957	79,069	1,438,214	218,378	12,091	146,131	376,600
Grand-Tronc-Pacifique	46,427	45,319		91,746	223	121		344	7,400	6,786		14,186
Hereford	6,944	29	2	6,975	73,453	58	82	73,593	3	34	232	269
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick	24,663	648		25,311	46,591	73		46,664	29	24		53
Kent Northern												
Kettle Valley	18,206	25,246	1,074	44,526	46,954	168	1,822	48,944		2,100		2,100

Lotbinière et Mégantic	10,432	225		10,657	41,286			41,286		248		248
Maine Central			20,578	20,578			65,305	65,305			303	303
Manitoba Great Northern	552	200	2,937	3,689	1,671	22	28	1,721			431	431
Maritime Coal, Railway and Power Co.	466	1,680		2,146					25	253		278
Massawippi Valley	11,565	130,152	1,982	143,699	8,976	111,878	8,602	129,456		3,300	137	3,437
Midland Railway of Manitoba	412	719	4,534	5,665		74	177	251	18		16,352	16,370
Moncton and Buctouche	3,729			3,729	7,477			7,477		14		14
Montreal and Atlantic	18,479	65,247	1,428	85,154	23,360	38,548	8,890	70,788	325	7,482	110	7,917
Morrissey, Fernie and Michel		16,844		16,844						85		85
Napierville Junction	80	7,809	244	8,133		105,745	43	105,798		141	3,131	3,272
Nelson and Fort Sheppard	12,046		100	12,146	262			262			330	330
Transcontinental National	156,547	19,096		175,643	117,806	3,882		121,688	23,074	2,672		25,746
New Brunswick Coal and Railway Co.	6,355			6,355	3,355			3,355				
New Brunswick and Prince Edward Island	7,730	2,959		10,689	1,507	93		1,600	113	90		203
New Westminster Southern					207	736		943				
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	5,762	36,625	662	43,049	7,484	42,155	544	50,183	193	875	534	1,602
Père Marquette		13,334	3,855	17,189	1,498	334	6,374	8,206	162	1,594	6,589	8,345
Québec Central	110,476			110,476	350,512			350,512		5,856		5,856
Quebec, Montreal and Southern	3,917	17,439	17	21,373	1,512	130,629		132,141		1,840	21	1,861
Québec Oriental	7,116	1,864		8,980	22,715	814		23,529		501		501
Quebec Railway, Light and Power Co.	22,024	439		22,463	17,761	437		18,198	197	90		287
Red Mountain	39		4,428	4,467	291		5,390	5,681			220	220
Roberval-Saguenay	1,256	17		1,273	106,156	511		106,667	5	39		44
Rutland and Noyan		26,630		26,630		107,396		107,396			495	495
Salisbury and Albert	14,127	240		14,367					52	77		129
St-Jean et Québec	3,244	170		3,414	12,321	30		12,351	8	10		18
St-Martin	14,461			14,461	560			560				
Sydney and Louisburg	17,425	47,581		65,006	380	887		1,267	742	2,912		3,654
St. Lawrence and Adirondack	3,608	118,611	2,399	124,618	2,176	17,530	3,817	23,523	2,638	958	5,551	9,147
Témiscouata	144,109	780		144,889					129	375		504
Temiskaming and Northern Ontario	111,406	8,710		120,116	177,940	2,333		180,273	83	5,932		6,015
Mille-Iles	42	1,889		1,931								
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,909	58,159	10,622	71,690	1,168	24,501	1,285	26,954	751	5,004	16,338	22,093
Vancouver, Victoria and Eastern	103,800	44,925	7,911	156,636	6,090	470	433	6,993	2,198	32	8,582	10,812
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	2,803	121		2,924	362	3,879		4,241	118	349		467
Victoria and Sidney C.-B.	50	2,874		2,924	5,867	502		6,369	120	348		468
Wabash (en Canada)	805	4,434	116,965	122,204		353	14,109	14,462			31,836	31,836
York and Carlton	3,775	286		4,061								
Total	6,088,247	1,764,321	698,519	8,551,087	5,833,102	1,904,591	269,749	8,007,442	472,714	298,978	345,623	1,117,315

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.*											
	Sucre.				Magasins maritimes.				Fer en gueuses et en loupes.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des E.-U.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	41			41	60			60	5,757			5,757
Algoma Eastern					41			41	47			47
Atlantic, Quebec and Western		475		475						310		310
Bedlington and Nelson												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay			16	16								
British Yukon	258			258					240			240
Canada and Gulf Terminal	14	322		336								
Canada Southern	2,653	3,518	67,717	73,888	52	18	231	301	8,836	2,342	49,402	60,580
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	80,181	7,297		87,478	18,055	15,724		33,779	244,335	21,065		265,400
Chemin de fer de l'Etat (Ile du Prince-Edouard)	1,022	544		1,566	10	15		25	46	112		158
Canadian Northern, réseau du	24,734	8,509	140	33,383	2,031	1,563		3,594	60,633	28,302	3,160	92,095
Canadien du Pacifique	113,089	52,762	1,399	167,250	1,009	812	245	2,066	99,975	153,071	36,858	289,904
Cap-Breton									50			50
Caraquet and Gulf Shore	12	280		292								
Crow's Nest Southern												
Cumberland		206		206						19		19
Central Vermont	93	750		843			30,020	30,020				
Dominion Atlantic	589	1,197	1	1,787	19	17		36	618	111		729
Eastern British Columbia												
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	1,066	143		1,209								
Elgin and Havelock		38		38								
Essex Terminal		100		100						75,500		75,500
Esquimalt and Nanaimo		3,910		3.910	128			128	229	691		920
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co												
Grand-Tronc	44,897	10,015	107,105	162,017	2,137		296	2,433	221,329	12,798	35,698	269,825
Grand-Tronc-Pacifique	264	1,085		1,349					237	1,504		1,741
Hereford	61	27	1	89						14		14
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick	7	1		8	12			12	1	3		4
Kent Northern												
Kettle Valley		102		102								

Lotbinière et Mégantic												
Maine Central											359	359
Manitoba Great Northern												
Maritime Coal, Railway and Power Co	5	62		67					95			95
Massawippi Valley	739	262	745	1,746		384	576	960				
Midland Railway of Manitoba			209	209			593	593				
Moncton and Buctouche									45			45
Montreal and Atlantic	165	9,977	157	10,299		518		518	599	19,614		20,213
Morrissey, Fernie and Michel												
Napierville Junction		33	20	53						555	22,537	23,092
Nelson and Fort Sheppard												
Transcontinental National	5,232	4,243		9,475	1,380	449		1,829	10,844	2,866		13,710
New Brunswick Coal and Railway Co												
New Brunswick and Prince Edward Island	16	5		21		1		1	10	7		17
New Westminster Southern												
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	59	120		179		66	64	130	20	196	163	379
Père Marquette	2,357	778	37,697	40,832		35	252	287		1,521	7,817	9,338
Québec Central		4,259		4,259						3,726		3,726
Quebec, Montreal and Southern		154		154					1,655	2,267	2,048	5,970
Québec Oriental		101		101					86	516		602
Quebec Railway, Light and Power Co	246	20		266	95	7		102	719	33		752
Red Mountain												
Roberval-Saguenay									11			11
Rutland and Noyan										28	697	725
Salisbury and Albert	2	51		53					254	239		493
St-Jean et Québec	3	1		4	8	1		9	1	45		46
St-Martin												
Sydney and Louisburg	45	864		909					9,651	217		9,868
St. Lawrence and Adirondack	19	76	110,577	110,672	552	376	1,219	2,147	51	108	1,840	1,999
Temiscouata	71	98		169					3			3
Temiskaming and Northern Ontario	30	1,848		1,878						557	65	622
Mille-Iles												
Toronto, Hamilton and Buffalo	20,62	3,004	891	5,957	4	54	2	60	16,243	1,900	28,961	47,104
Vancouver, Victoria and Eastern	134		229	363			61	61			271	271
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	56	24		80	8	2		10	26	88		114
Victoria and Sidney, B.C.		80		80		10		10		115		115
Wabash (en Canada)		304	20,095	20,399			2,556	2,556	1,636		54,745	56,381
York and Carlton												
Total	280,222	117,645	346,999	744,866	25,601	20,052	36,115	81,768	684,282	330,440	244,621	1,259,343

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année terminée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Rails en fer ou en acier. Tonnage issu du chemin.	Rails en fer ou en acier. Reçus d'autres chemins en Canada.	Rails en fer ou en acier. Reçus des chemins des Etats-Unis.	Rails en fer ou en acier. Total du tonnage.	Autres fontes et machineries. Tonnage issu du chemin.	Autres fontes et machineries. Reçues d'autres chemins en Canada.	Autres fontes et machineries. Reçues des chemins des Etats-Unis.	Autres fontes et machineries. Total du tonnage.	Métal en barres et en feuilles. Tonnage issu du chemin.	Métal en barres et en feuilles. Reçu d'autres chemins en Canada.	Métal en barres et en feuilles. Reçu des chemins des Etats-Unis.	Métal en barres et en feuilles. Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	49,648			49,648	1,130	116		1,246	13,172			13,172
Algoma Eastern	2,093			2,093	2,069	454		2,523	466	163		629
Atlantic, Quebec and Western		240		240	110	1,106		1,216				
Bedlington and Nelson												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay			23	23	151		667	818			22	22
British Yukon	15			15	1,004			1,004				
Canada and Gulf Terminal		42		42	23	170		193		56		56
Canada Southern	263	4,269	10,303	14,835	53,112	25,213	137,008	215,333	14,771	12,979	214,915	242,665
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	129,822	7,864		137,686	86,724	53,378		140,102	106,639	21,308		127,917
Chemin de fer de l'Etat (Ile du Prince-Edouard)	212	3		215	1,047	150		1,197	116	104		220
Canadian-Northern, réseau du	49,605	19,114	184	68,903	52,399	24,455	3,151	80,005	14,173	14,480	14,042	42,695
Canadien du Pacifique	37,645	54,422	46,582	138,649	149,728	133,195	31,834	314,757	32,473	141,747	104,267	278,487
Cap-Breton												
Caraquet and Gulf Shore	80	120		200								
Crow's Nest Southern			38	38	66		61	127			31	31
Cumberland		15		15	4	518		522		18		18
Central Vermont	735	1,225		1,960								
Dominion Atlantic	350	366		716	844	880		1,724	48	63	22	133
Eastern British Columbia						174		174				
Edmonton, Dunvegan and British Columbia					4,250	409		4,659				
Elgin and Havelock	42	43		85	3	20		23				
Essex Terminal		4,500		4,500	1,300	1,000		2,300				
Esquimalt and Nanaimo	75	266		341	543	1,716		2,259	286	2,218		2,504
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co												
Grand-Tronc	99,260	23,577	133,691	256,528	144,990	7,876	100,635	253,481	96,156	1,451	22,519	120,126
Grand-Tronc-Pacifique	5,659	7,439		13,098	5,014	3,458		8,472	2,190	357		2,547
Hereford	446	1	15	462	56	42	15	113		26	15	41
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick	20			20	64	141		205				
Kent Northern												
Kettle Valley	324	607		931	520	3,665	12	4,197		1,283		1,283

Lotbinière et Mégantic					215	179		394		6		6
Maine Central							813	813			146	146
Manitoba Great Northern					274	11	514	799	232		1,230	1,462
Maritime Coal, Railway and Power Co.					132	140		272		11		11
Massawippi Valley	65	150	848	1,063	162	118	977	1,257	65	14	464	543
Midland Railway of Manitoba			493	493	133		4,543	4,676			3,221	3,221
Moncton and Buctouche						154		154				
Montreal and Atlantic	45	1,240		1,285	617	4,497	5,358	10,472		38,950		38,950
Morrissey, Fernie and Michel		165		165								
Napierville-Junction			93	93	10	442	5,150	5,602		500	12,775	13,275
Nelson and Fort Sheppard			34	34	269	87	170	526			44	44
Transcontinental National	23,972	3,010		26,982	20,313	9,586		29,899	1,084	2,497		3,581
New Brunswick Coal and Railway												
New Brunswick and Prince Edward Island		1		1	268	131		399	13	34		47
New Westminster Southern	77	19		96	134	539		673		169		169
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	1	89		90	300	1,938	708	2,946	212	3,632	2,037	5,881
Père-Marquette			185	185		2,338	13,514	15,852	275	7,433	4,398	12,106
Québec-Central		1,597		1,597		3,194		3,194		5,323		5,323
Quebec, Montreal and Southern					959	1,578	997	3,534	614	2,090		2,704
Québec-Oriental		719		719								
QuebecRailway, Light, and Power Co.	96			96	1,005	1,229		2,234	63			63
Red Mountain			15	15			23	23				
Roberval-Saguenay	284	180		464	174	100		274				
Rutland and Noyan							130	130				
Salisbury and Albert						42		42				
St-Jean et Québec					243	53		296	1	3		4
St-Martin						122		122				
Sydney and Louisburg	150	1,643		1,793	32,235	5,089		37,324	679	72		751
St. Lawrence and Adirondack			200	200	421	165	3,161	3,747	2,157	165	6,024	8,346
Témiscouata	3	16		19	155	93		248	4	24		28
Temiskaming and Northern Ontario	1,077	985	51	2,113	1,746	10,159	578	12,483	251	3,536		3,787
Mille-Iles					985	65		1,050	351	6,072		6,423
Toronto, Hamilton and Buffalo	730	2,784	6,559	10,073	31,730	11,310	25,171	68,211	13,192	40,200	158,393	211,785
Vancouver, Victoria and Eastern	346	123	3,816	4,285	967	476	11,468	12,911	102		9,694	9,796
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	100	75		175	429	769		1,198	27	211		238
Victoria and Sidney, C.-B.	15	160		175	23	1,177		1,200		238		238
Wabash (en Canada)	393		6,146	6,539	138	1,561	54,656	56,355		10,098	42,195	52,293
York and Carlton					63	549		612				
Total	403,648	137,069	209,276	749,993	599,251	316,007	401,314	1,316,572	299,812	317,531	596,454	1,213,797

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Ciment, briques et chaux.				Instruments aratoires.				Wagons, voitures, outils, etc.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	2,840			2,840					30			30
Algoma Eastern	4,233	1,627		5,860								
Atlantic, Quebec and Western		400		400	62	808		870	10	125		135
Bedlington and Nelson												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	15		15	30	72	10	262	344			59	59
British Yukon	13			13					14			14
Canada and Gulf Terminal	341	462		803	3	137		140	3	44		47
Canada Southern	40,537	32,344	91,198	164,079	6,343	11,450	13,045	30,838	142,445	3,487	74,495	220,427
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	111,664	35,710		147,374	8,225	3,855		12,080	22,251	5,907		28,158
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	993	437		1,430	528	21		549	349	23		372
Canadian-Northern, réseau du	256,076	45,876	2,850	304,802	32,092	6,164	4,610	42,866	13,480	3,662	2,274	19,416
Canadien du Pacifique	493,842	215,819	11,822	721,483	71,000	35,248	12,827	119,075	28,427	29,284	5,935	63,646
Cap-Breton	2,912			2,912	17			17	7			7
Caraquet and Gulf Shore		150		150		100		100		50		50
Crow's Nest Southern			574	574								
Cumberland		220		220	2	9		11		4		4
Central Vermont	2,255	2,550		4,805								
Dominion Atlantic	6,282	1,519		7,801	165	170		335	55	162		217
Eastern British Columbia		173		173								
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	1,187	326		1,513	1,258	66		1,324	249			249
Elgin and Havelock					5	17		22		7		7
Essex Terminal	1,200	13,000		14,200					400			400
Esquimalt and Nanaimo	853	37		890	20	23		43	606	13		619
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co												
Grand-Tronc	413,958	37,916	110,324	562,198	52,969	227	17,422	70,618	43,234	9,289	29,886	82,409
Grand-Tronc-Pacifique	9,811	340		10,151	2,109	4,587		6,696	350	4,764		5,114
Hereford	13,402	408	1	13,811	25	22	7	54		10	1	11
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick	43	64		107	47	4		51	35	27		62
Kent Northern												
Kettle Valley	240	3,276		3,516		10		10	31	5		36

Lotbinière et Mégantic	55	194		249	110	160		270	9	42		51
Maine Central			2,763	2,763							10	10
Manitoba Great Northern			288	288	62	100	491	653			525	525
Maritime Coal, Railway and Power Co.	63	147		210	1	8		9	1	11		12
Massawippi Valley	3,532	1,698	1,389	6,619	4	4	40	48	132	200	12	344
Midland Railway of Manitoba	105		1,090	1,195	68		3,894	3,962	15		4,628	4,643
Moncton and Buctouche										7		7
Montreal and Atlantic	252	6,063	277	6,592	77	1,044	69	1,190	44	3,698	188	3,930
Morrissey, Fernie and Michel			70	70								
Napierville-Junction	5	618	1,573	2,196			165	165				
Nelson and Fort Sheppard	45		192	237	17			17	10		12	22
Transcontinental National	8,778	3,345		12,123	7,301	13,59		8,660	4,209	971		5,180
New Brunswick Coal and Railway Co.												
New Brunswick and Prince Edward Island	72	169		241	1	15		16	3	2		5
New Westminster Southern	115	3,323		3,438	60			60				
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	3,460	1,726	2,043	7,229	242	8		250	8	295	10	313
Père-Marquette	1,115	12,190	3,054	16,359	350	1,715	2,508	4,573	271	139	7,709	8,119
Québec-Central	15,991			15,991		7,453		7,453		2,129		2,129
Quebec, Montreal and Southern	628	5,197	88	5,913	195	55		250	41	118		159
Québec-Oriental	238	1,874		2,112	83	392		475		506		506
Quebec Railway, Light and Power Co.	23,762	934		24,696	288	22		310	44	1		45
Red Mountain			2,985	2,985							6	6
Roberval-Saguenay	41	107		148					8			8
Rutland and Noyan			149	149						113	1,854	1,967
Salisbury and Albert		196		196		4		4		2		2
St-Jean et Québec	158	183		341	26	5		31	2	7		9
St-Martin		20		20						4		4
Sydney and Louisburg	3,595	5,038		8,633	3	2		5	8	24		32
St. Lawrence and Adirondack	747	1,664	9,127	11,538	1	12	8	21	13	157	181	351
Témiscouata	226	579		805	49	82		131	53	64		117
Temiskaming and Northern Ontario	1,150	9,845	68	11,063		3,456		3,456	110	4,831	6	4,947
Mille-Iles						561		561				
Toronto, Hamilton and Buffalo	8,307	20,557	42,177	71,041	28,488	2,383	2,031	32,902	4,527	1,611	2,064	8,202
Vancouver, Victoria and Eastern	5,411	560	1,498	7,469	88		116	204	54	14	1,287	1,355
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	110	459		569	31	21		52	26	23		49
Victoria and Sidney, C.-B.	713	558		1,271	5	48		53	1	48		49
Wabash (en Canada)	108		19,876	19,984	65		14,572	14,637	12,146	44	39,591	51,781
York and Carlton												
Total	1,441,479	469,898	305,491	2,216,868	212,557	81,837	72,067	366,461	273,711	71,924	170,733	516,368

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Vins, liqueurs et bières. Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Meubles et effets de ménage. Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Autres produits manufacturés. Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	73	....	....	73	22	....	....	22	3,237	....	23	3,260
Algoma Eastern	157	....	....	157	10	....	....	10	8,752	318	....	9,070
Atlantic, Quebec and Western	54	620	....	674	370	692	....	1,062	469	1,092	....	1,561
Bedlington and Nelson	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	....	....	....	....	88	....	90	178	....	....	430	430
British Yukon	196	....	....	196	13	....	....	13	540	....	....	540
Canada and Gulf Terminal	1	79	....	80	119	113	....	232	20	12	....	32
Canada Southern	3,953	2,723	10,555	17,231	6,739	2,717	32,748	42,204	259,915	98,877	1,030,172	1,388,964
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	6,879	3,708	....	10,587	12,454	7,518	....	19,972	399,623	147,656	....	547,279
Chemin de fer de l'Etat (Ile du Prince-Edouard)	177	245	....	422	811	70	....	881	11,461	2,030	....	13,491
Canadian-Northern, réseau du	43,386	15,635	1,217	60,238	37,386	6,853	2,619	46,858	160,557	191,731	27,960	380,248
Canadien du Pacifique	46,746	19,088	3,388	69,222	62,275	13,149	2,834	78,258	1,117,113	540,775	203,761	1,861,649
Cap-Breton	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Caraquet and Gulf Shore	....	....	....	....	12	170	....	182	75	2,500	....	2,575
Crow's Nest Southern	45	....	24	69	....	10	13	23	12	....	322	334
Cumberland	....	197	....	197	14	185	....	199	102	264	....	366
Central Vermont	....	728	....	728	491	301	2,027	2,819	4,357	2,954	5,208	12,339
Dominion Atlantic	52	45	....	97	1,622	465	....	2,087	....	....	....	....
Eastern British Columbia	....	....	....	....	....	10	....	10	6,345	5,147	....	....
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	54	....	....	54	6,205	1,627	....	7,832	....	....	....	11,653
Elgin and Havelock	....	....	....	....	30	60	....	90	1,261	....	....	1,261
Essex Terminal	1,395	....	....	1,395	200	....	....	200	255	425	161	680
									32,000			32,000
Esquimalt and Nanaimo	736	736	....	1,472	533	199	....	732	13,158	4,408	....	17,566
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Grand-Tronc	40,285	45	15,827	56,157	52,010	2,115	24,387	78,512	324,096	129,.03	29,,284	,51,083
Grand-Tronc-Pacifique	,43	1,594	....	2,337	6,889	3,928	....	10,817	3,910	11,589	....	15,499
Hereford	41	89	9	139	55	69	14	138	934	191	335	1,460
Inverness Railway and Coal Co	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
International of New Brunswick	23	4	....	27	837	272	....	1,109	9,040	465	....	9,505
Kent Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....

Kettle Valley		259		259	63	215		278	552	3,273	1	3,826
London and Port Stanley												
Lotbinière et Mégantic	61	12		73	239	51		290	345	313		658
Maine Central			31	31							85,689	85,689
Manitoba Great Northern					74	50	79	203	110		189	299
Maritime Coal, Railway and Power Co.	1	23		24	43	74		117				
Massawippi Valley	73	37	34	144	309	513	90	912	21,137	18,136	2,242	41,515
Midland Railway of Manitoba	19		61	80	54	84	1,442	1,580	278		9,169	9,447
Moncton and Buctouche										55		55
Montreal and Atlantic	80	2,741		2,821	1,479	1,035	96	2,610	5,027	45,347	157,975	208,349
Morrissey, Fernie and Michel										60		60
Napierville-Junction					26	33	18	77	25	41,435	13,206	54,666
Nelson and Fort Sheppard			57	57					22		129	151
Transcontinental National	4,469	1,476		5,945	5,575	4,091		9,666	60,594	43,050		103,644
New Brunswick Coal and Railway Co.									750	1,245		1,995
New Brunswick and Prince Edward Island	2	18		20	45	14		59	1,509	647		2,156
New Westminster Southern					20	29		49	171	77		248
Northern New Brunswick and Seaboard												
North Shore												
Ottawa and New York	559	112	45	716	243	41	17	301	37,959	80,301	3,917	122,177
Père-Marquette	109	207	224	540	702	479	2,058	3,239				
Québec-Central	3,992	1,597		5,589	3,327	6,388		9,715	82,909	11,712		94,621
Quebec, Montreal and Southern	26	259		285	347	105		452	853	5,152		6,005
Québec-Oriental	25	128		153	76	115		191	20	943		963
Quebec Railway, Light and Power Co.	349	7		356	213	111		324	9,327	464		9,791
Red Mountain			28	28			49	49	11		83	94
Roberval-Saguenay	24			24	29	20		49	88,486	9,290		97,776
Rutland and Noyan						4	28	32				
Salisbury and Albert						24		24	92	800		892
St-Jean et Québec	12	8		20	104	32		136	7,211	276		7,487
St-Martin						26		26		48		48
Sydney and Louisburg	505	1,440		1,945	73	961		1,034	2,040	7,147		9,187
St. Lawrence and Adirondack	429	255	83	767	471	367	232	1,070	9,092	22,380	30,763	62,235
Témiscouata	106	95		201	141	101		242				
Temiskaming and Northern Ontario	82	3,038	114	3,234	205	7,219		7,424	49,143	23,417	1,027	73,587
Mille-Iles												
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,720	1,831	165	4,716	2,192	2,413	1,167	5,772	51,932	75,650	104,874	232,456
Vancouver, Victoria and Eastern	63	6	235	304	676	43	467	1,186	2,904		7,744	10,648
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	57	17		74	44	47		91	182	278		460
Victoria and Sidney, C.-B.		74		74	25	76		101	266	444		710
Wabash (en Canada)			19,239	19,239			24,660	24,660	6,603	1,036	336,383	344,022
York and Carlton												
Total	158,759	59,176	51,336	269,271	205,980	65,284	95,135	336,399	2,796,782	1,533,136	2,318,844	6,648,762

TABLEAU 12—Relevé du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	MARCHANDISES.				DIVERS. Autres accommodations.				GRAND TOTAL.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins en Canada.	Reçues des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins en Canada.	Reçues des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins en Canada.	Reçues des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Algoma Central and Hudson Bay	5,172			5,172	2,069	304		2,373	729,182	7,476		736,658
Algoma Eastern	7,269	801		8,070	3,832			3,832	1,416,492	212,622		1,629,114
Atlantic, Quebec and Western	623	2,631		3,254	878	3,264		4,142	60,619	55,199		115,818
Bedlington and Nelson (non exploité)												
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	1,813	28	162	1,373	291	12	84	387	36,200	195	12,685	49,080
British Yukon	6,592			6,592	1,905			1,905	37,234			37,234
Canada and Gulf Terminal					391	297		688	27,260	5,303		32,563
Canada Southern	3,621	214	8,979	12,814	42,200	42,415	79,454	164,069	1,177,621	608,889	6,237,975	8,024,485
Ch. de fer du gouvernement canadien (Intercolonial)	155,434	44,942		200,376	148,968	13,158		162,126	5,064,190	1,118,759		6,182,949
Ch. de fer du gouvernement canadien (Ile du Prince-Edouard)	8,732	1,054		9,786	5,074	622		5,696	110,095	6,761		116856
Canadian-Northern, réseau du	329,255	104,467	24,658	458,380	294,332	71,276	12,589	378,197	9,781,735	3,098,024	473,621	13,353,380
Canadien du Pacifique	1,486,913	359,414	184,829	2,031,156	271,355	68,435	26,029	365,819	21,139,674	6,093,794	2,043,404	29,276,872
Cap-Breton	1,290	250		1,540	331	1,933		2,264	5,556	9,292		14,848
Caraquet and Gulf Shore	5,500	3,872		3,972					28,095	16,138		44,413
Crow's Nest Southern	749	79	540	1,368			26	26	913,403	20,021	2,592	216,016
Cumberland	16	320		336	145	276		421	352,259	12,350		364,609
Central Vermont	8,058	25,400	29,118	62,576	390	30,044	25,552	55,986	78,317	284,076	117,747	480,140
Dominion Atlantic	3,553	14,093	3,788	21,434	23,052	4,886		27,938	255,868	81,826	6,703	344,397
Eastern British Columbia		866		866		54		54	97,587	1,998		99,585
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	8,962			8,962					159,906	7,224		167,130
Elgin and Havelock	61	43		104	5	4		9	13,273	2,587		15,860
Essex Terminal					2,000	1,547		3,547	51,295	215,147		266,442
Esquimalt and Nanaimo	11,692	12,277		23,969	2,198	28		2,226	304,016	58,462		362,478
Fredericton and Grand Lake Coal Railway Co	1,800	6,838		8,638					102,625	7,038		109,663
Grand-Tronc	476,348	31,072	375,728	883,148	646,038	62,715	444,984	1,153,737	8,423,940	2,337,291	8,299,571	19,060,802
Grand-Tronc-Pacifique	46,599	2,984		49,583	12,995	3,349		16,344	1,805,726	166,328		1,972,054
Hereford	1,771	1,182	195	3,148	99	12	84	195	100,075	7,422	2,284	109,781
Inverness Railway and Coal Co												
International of New Brunswick	98			98	2,372	322		2,694	92,133	2,946		95,079
Kent Northern												

Kettle Valley	1,868	7,644	77	9,609	....	1,568	....	1,568	126,828	64,061	16,221	207,110
Lotbinière et Mégantic	....	....	....	....	263	348	....	611	54,650	3,210	....	57,860
Maine Central	....	....	3,534	3,534	....	....	31	31	....	....	239,994	239,994
Manitoba Great Northern	569	91	148	808	58	6,160	267	6,485	54,522	37,113	15,126	106,761
Maritime Coal, Railway and Power Co	....	....	....	....	104	647	....	751	277,626	4,450	....	282,076
Massawippi Valley	2,231	10,567	16,703	29,501	3,224	4,238	24,014	31,476	150,721	325,721	105,400	581,842
Midland Railway of Manitoba	740	53	6,355	7,148	1,396	181	2,099	3,676	4,999	31,581	134,059	170,639
Moncton and Buctouche	....	4,158	....	4,158	....	....	....	....	15,782	5,359	....	21,141
Montreal and Atlantic	11,435	52,070	81,154	144,659	640	4,753	....	5,393	103,755	1,294,030	326,358	1,724,143
Morrissey, Fernie and Michel	....	1,965	20	1,985	....	....	....	....	635,196	20,152	90	655,438
Napierville-Junction	131	1,007	1,967	3,105	79	6,791	10,735	17,605	11,358	177,060	368,611	557,029
Nelson and Fort Sheppard	1,609	49	670	2,228	96	6	....	102	25,297	375	5,102	30,774
Transcontinental National	5,692	4,187	....	9,879	16,984	13,417	....	30,401	1,274,337	1,389,706	....	2,664,043
New Brunswick Coal and Railway Co	....	....	....	....	....	....	....	....	42,204	2,694	....	44,898
New Brunswick and Prince Edward Island	205	146	....	351	1,648	518	....	2,166	52,171	9,138	....	61,309
New Westminster Southern	1,585	1,705	....	3,290	1,525	382	....	1,907	64,394	16,256	....	80,650
Northern New Brunswick and Seaboard	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
North Shore	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Ottawa and New York	....	....	....	....	916	1,389	905	3,210	72,286	253,871	138,188	464,345
Père-Marquette	64,028	174,922	907	239,857	3,517	58,596	272	62,385	116,119	326,179	2,399,056	2,841,354
Québec-Central	15,970	49,507	....	65,477	3,992	15,970	....	19,962	828,128	171,027	....	999,155
Quebec, Montreal and Southern	9,717	10,860	8	20,585	2,828	4,897	32	7,757	82,593	231,139	41,725	355,457
Québec-Oriental	1,622	3,648	....	5,270	1,810	2,634	....	4,444	42,815	38,667	....	81,482
Quebec Railway, Light and Power Co	....	....	....	....	1,152	657	....	1,809	215,718	11,612	....	227,330
Red Mountain	58	115	573	746	13	....	....	13	446	115	25,124	25,685
Roberval-Saguenay	296	155	....	451	1,093	218	....	1,311	199,251	13,076	....	212,327
Rutland and Noyan	....	121	526	647	....	....	....	....	226	139,915	7,163	147,304
Salisbury and Albert	....	....	....	....	183	647	....	830	39,118	4,569	....	43,687
St-Jean et Québec	718	106	....	824	957	53	....	1,010	42,452	2,292	....	44,744
St-Martin	54	2,811	....	2,865	....	....	....	....	15,450	3,818	....	19,268
Sydney and Louisburg	3,469	3,382	....	6,851	2,716	4,579	....	7,295	4,822,381	100,079	....	4,922,460
St. Lawrence and Adirondack	....	....	....	....	3,776	1,949	3,901	9,626	42,276	198,572	905,433	1,146,281
Témiscouata	434	551	....	985	2,791	2,251	....	5,042	151,318	8,667	....	159,985
Temiskaming and Northern Ontario	19,607	40,190	607	60,404	3,841	13,682	186	17,709	426,584	452,726	23,511	902,821
Mille-Iles	....	....	....	....	8,929	8,022	....	16,951	13,258	19,607	....	32,865
Toronto, Hamilton and Buffalo	23,483	59,731	12,409	95,623	1,037	2,065	3,085	6,187	292,764	534,162	1,470,314	2,297,240
Vancouver, Victoria and Eastern	8,235	426	6,729	15,390	2,879	1,586	15,219	19,684	923,933	51,265	257,130	1,232,328
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	87	275	....	362	722	1,154	....	1,876	6,886	9,983	....	16,869
Victoria and Sidney, C.-B	102	265	....	367	49	1,834	....	1,883	7,974	12,229	....	20,203
Wabash (en Canada)	829	945	71,261	730,035	18,204	....	84,363	102,567	62,812	21,526	2,611,553	2,695,891
York and Carlton	2	13	....	15	....	....	....	....	4,182	1,812	....	5,994
Total	2,746,067	1,044,512	831,645	4,622,224	1,548,342	466,145	733,911	2,748,398	62,950,122	20,421,932	26,287,034	109,659,088

TABLEAU 13.—RELEVÉ du matériel roulant pour l'année expirée le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Locomotives.					Wagons, services des voyageurs.									
	Voyageurs.	Marchandises.	Garage.	Total.	Affermées.	1ère classe.	2e classe.	Voit. mixtes.	Emigrants.	Buffets.	Salons.	Wagons-lits.	Bagage, messageries et poste.	Autr. wagons, service des voyageurs.	Total.
Algoma Central and Hudson Bay	4	16	4	24		10	4	1					1		16
Algoma Eastern		9		9	6	2	1	3					1		7
Atlantic, Quebec and Western	3	4	1	8		8		1					2		11
Bedlington and Nelson															
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	1	1		2		2							1		3
British Yukon		11		11		10					2		3	1	16
Canada and Gulf Terminal	1	1		2		1	1	1					1		4
Canada Southern	63	86	32	181		10	33	6		1			21		71
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	107	225	40	372		160	92		52	20	8	55	133	8	528
" " (Ile du Prince-Edouard)	2	14	6	22		19	9	5					13		46
Canadian-Northern, réseau du	414	225	72	711		216	220	52	62	24	23	77	184	56	914
Canadien du Pacifique	698	1,264	293	2,255		966	165	115	336	120	42	378	599	5	2,726
Cap-Breton		2		2		2						2			4
Caraquet and Gulf Shore			3	3		3									3
Crow's Nest Southern	1	2		3		1		1							2
Cumberland	3	2	1	6		2		2							4
Central Vermont	3	6		9		7		4							11
Dominion Atlantic	12	13		25	4	25		11			2		18		56
Eastern British Columbia			2	2		2							1		3
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	2	13	3	18	7	1	11	1				3			16
Elgin and Havelock	1	1		2		1		1							2
Essex Terminal			3	3											
Esquimalt and Nanaimo	8	12	3	23	11	13	9				4		10	2	38
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co		1	2	3	3	1		1							2
Grand-Tronc	251	646	135	1,032	4	520	45	107	5	23	26		326	3	1,055
Grand-Tronc-Pacifique	45	217	10	272	19	63	31	15	51	22	15	30	61	50	338
Hereford	1	2		3		1		2							3
Inverness Railway and Coal Co															
International of New Brunswick		3		3		1		4					1		6
Kent Northern															
Kettle Valley		4	8	12	9	2	1	2			1		1		7
Lotbinière et Mégantic		4		4			2	2							4
Maine Central	1	2		3		2		2							4
Manitoba Great Northern	1	1	1	3		3		1					1		5
Maritime Coal, Railway and Power Co	1	3		4				1					1	1	3
Massawippi Valley		13		13		9							6		15

Midland Railway of Manitoba	2	2		4		10							4		14
Moncton and Buctouche	3			3		2		1							3
Montreal and Atlantic	8	3	1	12			7	11			2		3		23
Morrissey, Fernie and Michel	5			5			6								6
Napierville-Junction		1		1			1								1
Nelson and Fort Sheppard	1	1		2				1					1		2
Transcontinental National	20	47	7	74		9	4	2	13	1	2	11	2		44
New Brunswick Coal and Railway Co		3		3		1		3							4
New Brunswick and P. E. Island			1	1		1									1
New Westminster Southern		1		1		2		2					1		5
Northern New Brunswick and Seaboard															
North Shore															
Ottawa and New York Railway Co	6	10		16	16		6	1					4		11
Père-Marquette	10	40	1	51		15	5	2					8		30
Québec-Central	15	15	6	36	36	12	10	10		2	1		10		45
Quebec, Montreal and Southern	3	10		13			7	4					1		12
Québec-Oriental	3	4		7		1	2						1		4
Quebec Railway, Light and Power Co		8		8		4	2	2					2	12	22
Red Mountain			1	1		1							1		2
Roberval-Saguenay	2	2	1	5		2		2							4
Rutland and Noyan	3	1		4		3		2					2		7
Salisbury and Albert		2		2		1							2		3
St-Jean et Québec															
St-Martin		2		2		1		1							2
Sydney and Louisburg	2	16	13	31		3	2	3							8
St. Lawrence and Adirondack Railway Co., The	3	5		8		4	2	1							7
Témiscouata	8			8		2	2	2					2		8
Temiskaming and Northern Ontario	14	25	4	43		20	18	3			3		17		61
Mille-Iles			2	2	1			2							2
Toronto, Hamilton and Buffalo	8	17	9	34		14	2	5					4		25
Vancouver, Victoria and Eastern		2		2		3		1							4
Victoria Terminal Railway and Ferry Co						1									1
Victoria and Sidney, C.-B			3	3		2		1							3
Wabash (en Canada)	5	56	1	62		10	5	6		2	7		8		38
York et Carlton		1		1			1								1
Total final	1,744	3,077	669	5,490	96	2,187	706	409	519	215	138	556	1,458	138	6,326

TABLEAU 13—Relevé du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Wagons, service des marchandises.								Wagons, service de la compagnie.						Total des wagons en service.	Wagons affermés.
	Wagons fermés.	Wagons plates-formes.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons réservoirs.	Wagons à compartiments frigorifiques	Autres wag., service des marchand.	Total.	Wagons de payeurs.	Wagons à gravier.	Grue.	Cambuse.	Autres.	Total.		
Algoma Central and Hudson Bay	59	564	.....	166	.....	.....	369	1,158	2	.....	3	15	42	62	1,236	.....
Algoma Eastern	27	130	.....	2	.....	.....	97	256	.....	.....	.....	2	7	9	272	1
Atlantic, Quebec and Western	3	25	.....	7	.....	.....	.....	35	.....	.....	.....	3	.....	3	49	.....
Bedlington and Nelson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	57	8	4	3	.....	6	18	96	.....	6	.....	1	.....	7	106	.....
British Yukon	83	74	31	12	.....	1	.....	201	1	.....	1	8	6	16	233	.....
Canada and Gulf Terminal	2	4	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	1	.....	1	11	.....
Canada Southern	1,580	83	.....	4	17	.....	.....	1,684	1	.....	3	66	89	159	1,914	.....
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	9,099	3,239	319	1,547	55	198	52	14,509	5	300	8	139	286	738	15,775	.....
" " (Ile du Prince-Edouard)	308	150	28	11	1	3	.....	501	.....	15	.....	3	19	37	584	.....
Canadian-Northern, réseau du	19,311	4,599	787	2,568	.....	262	.....	27,527	22	43	51	431	1,410	1,957	30,398	.....
Canadien du Pacifique	66,644	9,092	4,033	3,651	209	1,801	1,678	87,108	359	2,628	83	1,420	3,852	8,342	98,176	.....
Cap-Breton	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	.....
Caraquet and Gulf Shore	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	.....
Crow's Nest Southern	243	33	17	14	.....	27	75	409	.....	6	.....	2	.....	8	419	.....
Cumberland	2	29	.....	175	.....	.....	.....	206	.....	14	1	2	4	21	231	.....
Central Vermont	40	21	.....	4	.....	.....	.....	65	.....	.....	1	2	10	13	89	.....
Dominion Atlantic	278	209	7	28	.....	.....	.....	522	1	.....	1	5	56	63	641	169
Eastern British Columbia	9	7	.....	.....	.....	.....	1	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....
Edmonton, Dunvegan and British Columbia	100	163	10	20	.....	.....	.....	293	1	108	1	17	38	165	474	.....
Elgin and Havelock	2	4	1	.....	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....
Essex Terminal	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....
Esquimalt and Nanaimo	14	198	1	30	.....	.....	.....	243	.....	29	1	12	14	56	337	.....
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	2
Grand-Tronc	26,091	3,359	1,645	5,001	130	1,973	.....	38,199	25	656	37	583	1,260	2,561	41,815	20
Grand-Tronc-Pacifique	11,996	882	293	.....	.....	247	.....	13,418	11	1,061	7	142	1,573	2,794	16,550	.....
Hereford	60	10	.....	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....	.....	2	.....	2	75	.....
Inverness Railway and Coal Co.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
International of New Brunswick	.....	40	.....	.....	.....	.....	.....	40	1	.....	.....	1	3	5	51	.....
Kent Northern	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kettle Valley	79	40	6	25	.....	4	1	155	1	.....	.....	.....	.....	1	163	.....
Lotbinière et Mégantic	1	24	.....	.....	.....	.....	1	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....
Maine Central	25	10	.....	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	.....
Manitoba Great Northern	105	14	7	7	.....	12	32	177	.....	1	.....	2	.....	3	185	.....
Maritime Coal, Railway and Power Co.	.....	2	.....	2	.....	.....	6	10	.....	.....	.....	5	2	2	15	.....
Massawippi Valley	440	180	.....	.....	.....	.....	.....	620	.....	.....	.....	.....	5	10	645	.....

Midland Railway of Manitoba	203	45	9	25	...	27	38	347	...	...	...	2	...	2	363	...
Moncton and Buctouche	4	36	...	...	...	...	...	40	...	...	...	...	...	...	43	...
Montreal and Atlantic	234	201	38	...	...	1	...	474	...	...	...	12	146	158	655	...
Morrissey, Fernie and Michel	7	1	...	46	...	...	2	56	...	...	...	1	1	2	64	...
Napierville-Junction	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Nelson and Fort Sheppard	30	4	2	2	...	3	10	51	...	6	...	1	...	7	60	...
Transcontinental National	1,000	...	...	...	...	...	...	1,000	4	...	...	45	79	128	1,172	...
New Brunswick Coal and Railway Co	4	38	...	...	...	...	...	42	...	...	...	...	...	...	46	2
New Brunswick and P. E. Island	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	2	3	...
New Westminster Southern	80	10	5	4	...	9	26	134	...	...	...	...	...	...	139	...
Northern New Brunswick and Seaboard	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
North Shore	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Ottawa and New York Railway Co	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	2	13	13
Père-Marquette	1,061	64	30	333	...	4	...	1,492	...	...	1	22	13	36	1,558	...
Québec-Central	224	568	67	22	2	10	56	949	1	1	1	14	38	55	1,049	...
Quebec, Montreal and Southern	1,380	34	90	...	...	10	...	1,514	...	...	1	4	19	24	1,550	...
Québec-Oriental	1	...	...	...	...	...	...	1	...	...	...	2	3	5	10	...
Quebec Railway, Light and Power Co	32	78	1	13	4	...	40	168	...	...	...	1	2	3	193	...
Red Mountain	29	3	2	2	...	3	9	48	...	...	...	1	...	1	51	...
Roberval-Saguenay	10	165	...	...	...	...	...	175	...	...	...	2	...	2	181	...
Rutland and Noyan	50	5	2	2	...	...	...	59	...	...	...	1	...	1	67	...
Salisbury and Albert	3	25	...	...	...	...	...	28	...	...	...	...	...	...	31	...
St-Jean et Québec	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
St-Martin	1	6	...	...	...	...	...	7	...	...	...	...	...	...	9	...
Sydney and Louisburg	16	105	12	1,548	2	...	...	1,683	2	...	1	8	4	15	1,706	...
St. Lawrence and Adirondack Railway Co., The	75	30	...	...	...	...	...	105	...	...	1	3	1	5	117	105
Témiscouata	82	53	...	...	...	...	...	135	1	...	...	2	6	9	152	...
Temiskaming and Northern Ontario	145	461	10	...	...	...	...	616	4	...	...	21	102	127	804	...
Mille-Iles	...	2	...	...	...	...	1	3	...	...	...	...	...	...	5	...
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,093	130	10	150	...	...	56	1,439	1	...	1	10	38	50	1,514	...
Vancouver, Victoria and Eastern	1,219	159	83	74	...	139	373	2,047	...	...	...	...	...	...	2,051	...
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Victoria and Sidney, C.-B	2	15	...	...	...	...	...	17	...	...	...	...	1	1	21	1
Wabash (en Canada)	1,052	81	128	100	...	...	...	1,361	...	...	1	36	1	38	1,437	...
York and Carlton	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...
Total	144,696	25,541	7,678	15,598	420	4,740	2,941	201,614	443	4,874	205	3,054	9,132	17,708	225,648	313

TABLEAU 14—Sommaire des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Wagons plates-formes.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
1	Algoma Central & Hudson Bay	59	2,240	564	20,950	...	...
2	Algoma Eastern	27	1,065	130	5,180	97	4,850
3	Atlantic, Quebec & Western	3	90	25	750	...	...
4	Bedlington & Nelson	...	...	...	...	...	...
5	Brandon, S'k. & Hudson Bay	57	2,060	8	290	4	100
6	British Yukon	83	1,600	74	1,418	31	620
7	Canada & Gulf Terminal	2	40	4	120	...	...
8	Canada Southern	1,580	56,440	83	2,010	...	...
9	Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	9,099	283,565	3,239	100,235	319	8,890
10	" " (Ile du P.-E.)	308	3,805	150	1,990	28	350
11	Canadian-Northern, réseau du	19,311	580,110	4,599	146,220	787	23,580
12	Canadien du Pacifique	66,644	2,370,835	9,092	306,675	4,033	118,600
13	Cap-Breton	...	...	14	420	...	...
14	Caraquet & Gulf Shore	...	...	15	...	...	...
15	Crow's Nest Southern	243	8,754	33	1,220	17	410
16	Cumberland	2	40	29	435	...	...
17	Central Vermont	40	730	21	365	...	...
18	Dominion Atlantic	278	7,560	209	5,690	7	180
19	Eastern British Columbia	9	360	8	320	...	...
20	Edmonton, Dunvegan & B.C.	100	3,000	163	4,890	10	300
21	Elgin & Havelock	2	40	4	80	1	20
22	Essex Terminal	1	...	...	...	...	...
23	Esquimalt & Nanaimo	14	280	198	6,957	1	20
24	Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	...	...	...	...	...	...
25	Grand-Tronc	26,091	849,755	3,359	104,230	1,645	48,250
26	Grand-Tronc-Pacifique	11,996	359,880	882	26,460	293	8,790
27	Hereford	60	1,800	10	200	...	...
28	Inverness Railway & Coal Co.	...	...	...	...	...	...
29	International of New Brunswick	...	...	40	1,200	...	...
30	Kent Northern	...	...	...	...	...	...
31	Kettle Valley	79	2,370	40	1,600	6	180
32	Lotbinière et Mégantic	1	30	24	720	...	...
33	Maine Central	25	750	10	300	...	...
34	Manitoba Great Northern	105	3,790	14	520	7	170
35	Maritime Coal Ry. & Power Co.	...	...	2	40	...	...
36	Massawippi Valley	440	8,730	180	3,350	...	...
37	Midland Ry. of Manitoba	203	7,359	45	1,630	9	230
38	Moncton & Buctouche	4	80	36	720	...	...
39	Montreal & Atlantic	234	6,940	201	6,065	38	1,110
40	Morrissey, Fernie & Michel	7	280	1	40	...	...
41	Napierville-Junction	...	...	...	...	...	...
42	Nelson & Fort Sheppard	30	1,090	4	150	2	50
43	Transcontinental National	1,000	40,000	...	...	...	...
44	New Brunswick Coal & Ry. Co.	4	80	38	960	...	...
45	New Brunswick & P.E. Island	...	...	...	...	...	...
46	New Westminster Southern	80	2,890	10	370	5	120
47	Northern New Brunswick & Seaboard	...	...	...	...	...	...
48	North Shore	...	...	...	...	...	...
49	Ottawa & New York Ry. Co	...	...	...	...	...	...
50	Père-Marquette	1,061	35,010	64	3,455	30	900
51	Québec-Central	224	6,260	568	15,920	67	1,865
52	Quebec, Montreal & Southern	1,380	41,400	34	850	90	2,700
53	Québec-Oriental	1	30	...	...	...	...
54	Quebec Ry. Light & Power Co.	32	790	78	1,560	1	30
55	Red Mountain	29	1,050	3	120	2	50
56	Roberval-Saguenay	10	...	165	...	...	...
57	Rutland & Noyan	50	1,500	5	150	2	40
58	Salisbury & Albert	3	...	25	...	...	...
59	St-Jean et Québec	...	...	...	...	...	...
60	St-Martin	1	40	6	240	...	...
61	Sydney & Louisburg	16	320	105	3,090	12	600

terminé le 30 juin 1916—Montrant le nombre et la capacité.

Wagons à houille.		Wagons-réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		Numéro.
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnse.		Tonnes.		Tonnes.	
166	7,480	......	......	......	......	369	18,450	1,158	49,120	1
2	80	......	......	......	......	......	......	256	11,175	2
7	350	......	......	......	......	......	......	35	1,190	3
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	4
3	140	......	......	6	180	18	845	96	3,615	5
12	240	......	......	1	20	......	......	201	3,898	6
......	......	......	......	......	......	......	......	6	160	7
4	110	17	350	......	......	......	......	1,684	58,910	8
1,547	53,095	55	1,375	198	5,670	52	......	14,509	452,830	9
11	140	1	15	3	45	......	......	501	6,345	10
2,568	98,830	......	......	262	7,840	......	......	27,527	856,580	11
3,651	170,440	209	8,900	1,801	53,540	1,678	59,507	87,108	3,088,497	12
......	......	......	......	......	......	......	......	14	420	13
......	......	......	......	......	......	......	......	15	......	14
14	640	......	......	27	810	75	3,580	409	15,414	15
175	2,625	......	......	......	......	......	......	206	3,100	16
4	60	......	......	......	......	......	......	65	1,155	17
28	640	......	......	......	......	......	......	522	14,070	18
......	......	......	......	......	......	......	......	17	680	19
20	600	......	......	......	......	......	......	293	8,790	20
......	......	......	......	......	......	......	......	7	140	21
......	......	......	......	......	......	......	......	1	......	22
30	1,300	......	......	......	......	......	......	243	8,557	23
5,001	228,500	130	3,306	1,973	58,185	......	......	38,199	1,291,956	24
......	......	......	......	247	7,410	......	......	13,418	402,540	25
......	......	......	......	......	......	......	......	70	2,000	26
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	27
......	......	......	......	......	......	......	......	40	1,200	28
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	29
25	1,000	......	......	4	100	1	25	155	5,275	30
......	......	......	......	......	......	1	15	26	765	31
......	......	......	......	......	......	......	......	35	1,050	32
7	330	......	......	12	360	32	1,535	177	7,605	33
2	80	......	......	......	......	6	120	10	240	34
......	......	......	......	......	......	......	......	620	12,100	35
25	1,190	......	......	27	845	38	1,785	347	13,039	36
......	......	......	......	......	......	......	......	40	800	37
......	......	......	......	1	30	......	......	474	14,145	38
46	1,380	......	......	......	......	2	60	56	1,760	39
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	40
2	90	......	......	3	90	10	470	51	1,940	41
......	......	......	......	......	......	......	......	1,000	40,000	42
......	......	......	......	......	......	......	......	42	1,040	43
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	44
4	190	......	......	9	270	26	1,235	134	5,075	45
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	46
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	47
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	48
333	12,860	......	......	4	120	......	......	1,492	52,345	49
22	660	2	40	10	280	56	1,680	949	26,705	50
......	......	......	......	10	300	......	......	1,514	45,250	51
......	......	......	......	......	......	......	......	1	30	52
13	270	......	......	......	......	44	1,320	168	3,970	53
2	100	......	......	3	90	9	440	48	1,850	54
......	......	......	......	......	......	......	......	175	......	55
2	80	......	......	......	......	......	......	59	1,770	57
......	......	......	......	......	......	......	......	28	......	59
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	56
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	58
......	......	......	......	......	......	......	......	7	280	60
1,548	31,055	2	30	......	......	......	......	1,683	33,095	61

TABLEAU 14—Sommaire des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Wagons plates-formes.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
62	St. Lawrence & Adirondack Ry. Co...	75	....	30	....	....	....
63	Témiscouata........................	82	2,100	53	1,160	....	....
64	Temiskaming & Northern Ontario...	145	5,340	461	15,790	10	300
65	Mille-Iles...........................	....	....	2	20	....	....
66	Toronto, Hamilton & Buffalo.........	1,093	42,780	130	5,000	10	300
67	Vancouver, Victoria & Eastern.......	1,219	43,900	159	5,920	83	1,990
68	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co...	....	....	....	....	....	....
69	Victoria & Sidney C.-B..............	2	40	15	300	....	....
70	Wabash (en Canada).................	1,052	35,950	81	2,970	128	4,950
71	York & Carlton......................	....	....	....	....	....	....
	Total final................	144,696	4,824,968	25,542	811,315	7,775	230,545

terminé le 30 juin 1916, montrant le nombre et la capacité totale—*Fin.*

Wagons à houille.		Wagons-réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		Numéro.
Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
....	....	....	....	....	....	....	....	105	....	62
....	....	....	....	....	....	....	....	135	3,260	63
....	....	....	....	....	....	....	....	616	21,430	64
....	....	....	....	....	....	1	20	3	40	65
150	[illegible],500	....	....	....	....	56	2,240	1,439	57,820	66
[illegible]4	3,380	....	....	139	4,140	3[illegible]3	1[illegible],[illegible]95	2,047	77,125	67
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	68
....	....	....	....	....	....	....	....	17	340	69
100	4,600	....	....	....	....	....	....	1,361	48,470	70
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	71
15,598	630,035	416	13,746	4,740	140,325	2,847	111,122	201,614	6,762,056	

TABLEAU 15—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Ponts.											
	En pierre.				En fer.				En bois.			
	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum
		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs
Algoma Central & Hudson Bay					9	2,823 0	50 0	1,555 0				
Algoma Eastern					6	1,172 0	36 0	568 0	28	7,099 0	14 0	1,036 0
Atlantic, Quebec and Western												
Bay of Quinte												
Bedlington & Nelson									1	81 0		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay									1	252 0		
British Yukon												
Canada & Gulf Terminal												
Canada Southern	43	7,433 0	8 0	60 0	65	6,933 0	8 0	910 4	1	9 0		
Canadien, chemin de fer de l'Etat.—Intercol.					*596		8 0	2,025 0				
" " " Ile du P.-E.												
Canadian-Northern, réseau du	1				262				166			
Canadien du Pacifique	166	7,161 0	3 0	719 0	*1,409	195,790 0	13 0	5,328 0	425	11,989 0	2 0	326 0
Cap-Breton					4	309 0	33 0	370 0				
Caraquet									9	4,100 0	50 0	1,600 0
Central Ontario												
Crow's Nest Southern					1	45 0			7	2,273 0	258 0	465 0
Cumberland Railway & Coal Co					4	80 0			1	18 0		
Dominion Atlantic					*22	7,336 0	29 0	1,640 0	6	653 0	40 0	586 0
Eastern, C.-B.												
Elgin & Havelock												
Esquimalt & Nanaimo					*39	4,331 0	23 0	525 0				
Essex Terminal												
Fredericton & Grand Lake					4	532 0	40 0	240 0				
Grand-Tronc	146	5,879 0	10 0	300 0	990	109,342 0	8 0	6,594 0	444	16,180 0	8 0	306 0
Grand-Tronc-Pacifique												
Hereford					6	292 0	23 0	71 0	4	637 0	40 0	318 0
International Bridge Co												
International of New Brunswick					26							
Inverness Railway & Coal Co					9	525 0	20 0	120 0	5	52 0	8 0	14 0
Kent Northern	1	30 0	30 0	30 0								
Kettle Valley					7	647 4	53 10	254 8	18	2,154 0	109 6	161 6
Klondike Mines												
London & Port Stanley					6	1,760 0	50 0	599 0				
Lotbinière et Mégantic					1	34 0						

Maine Central					2	721	253 0	468 0				
Manitoba Great Northern									1	418 0		
Maritime Coal, Railway & Power Co									2	310 0	110 0	200 0
Massawippi Valley	1	12 0							10	322 0	10 0	82 0
Midland of Manitoba					5	322 0	48 0	92 0	1	418 0		
Moncton & Buctouche									5	790 0	40 0	289 0
Montreal & Atlantic					38	3,405 0	23 0	387 0				
Montreal & Province Line					4	129 0	12 0	91 0	12	930 0	8 0	724 0
Montreal & Vermont Junction	1	20 0			1	286 0			1	9 0		
Morrissey, Fernie & Michel									1	900 0		
Transcontinental National					*54	14,652 0	20 0	3,918 0				
Napierville-Junction					8	255 6	13 0	55 0				
Nelson & Fort Sheppard					1	500 0			1	80 0		
New Brunswick Coal & Railway Co					2	320 0	100 0	220 0	6	793 0	17 0	150 0
New Brunswick & Prince Edward Island					1	67 0						
New Westminster Southern									1	70 0		
North Shore												
Northern New Brunswick & Seaboard												
Ottawa & New York					5	2,188 0	40 0	1,550 0				
Père-Marquette	1	10 0			16	2,077 0	12 0	1,215 0				
Québec-Central					63	14,839 3	15 0	646 5				
Québec-Oriental					18	1,227 0						
Quebec Ry. Light & Power Co					15	1,550 0	13 0	300 0				
Quebec, Montreal & Southern					17	4,745 0	24 0	965 8				
Red Mountain												
Roberval & Saguenay	2	325 0	100 0	225 0	4	735 0	38 0	450 0	1	750 0		
Rutland & Noyan												
Salisbury & Albert					7				7			
Schomberg & Aurora												
Stanstead, Shefford & Chambly					1	112 0			12	437 0	8 0	336 0
St. Lawrence & Adirondack					10	1,322 0	18 0	598 0				
St-Martin												
Sydney & Louisburg					17	642 0	12 0	310 0	4	24 0	6 0	6 0
Témiscouata					2	5,046 0	212 0	292 0				
Temiskaming & Northern Ontario	2	84 0	42 0	42 0	19	4,905 0	30 0	814 0				
Mille-Iles					5	795 0	103 0	250 0				
Toronto, Hamilton & Buffalo					14	1,754 6	36 6	480 0				
Vancouver, Victoria & Eastern									21	5,242 0	65 0	418 0
Victoria & Sidney												
Victoria Terminal Railway & Ferry Co												
Wabash, en Canada												
York & Carleton												
Total	364				3,795				1,202			

*Acier.

TABLEAU 15—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1916—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Ponts.						Chevalets.				Passages à niveau.		
	Combinaison.				Total.								
	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Garde.	Sans garde.
		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs			
Algoma Central & Hudson Bay	3	1,001 0	129 0	510 0	12	3,824 0	190	51,043 0			13	1	12
Algoma Eastern	2	812 0	352 0	460 0	36	9,083 0					10	3	7
Atlantic, Quebec & Western											50		50
Bedlington & Nelson					1	81 0	10	3,153 0	65 0	416 0	14	4	10
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay					1	252 0	28	3,183 0	57 0	418 0	84	1	83
British Yukon	1	150 0			1	150 0	37	4,732 0	16 0	702 0			
Canada & Gulf Terminal	8	7,506 6	183 3		8	7,506 6					20		20
Canada Southern					109	7,685 0	34	1,133 8	8 0	119 2	488	80	408
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial					596		11				869	217	652
" " Ile du P.-E.											262	11	251
Canadian-Northern, réseau du	62				491		2,094				6,736	158	6,578
Canadien du Pacifique	14	4,413 0	58 0	780 0	2,014	219,353 0	1,292	175,237 0	6 0	5,076 0	10,163	634	9,529
Cap-Breton					4	309 0							
Caraquet					9	4,100 0					64		64
Crow's Nest Southern					8	2,318 0	33	9,263 0	14 0	1,702 0	19	1	18
Cumberland Railway & Coal Co					5	98 0					14		14
Detroit River Tunnel													
Dominion Atlantic					28	7,989 0	11				192	19	173
Eastern, B.C.							6	552 0	52 0	109 0			
Elgin & Havelock													
Essex Terminal													
Esquimalt & Nanaimo	1	69 0	69 0	69 0	40	4,400 0	96	32,728 0	7 0	946 0	120	17	103
Fredericton & Grand Lake					4	532 0					8		8
Grand-Tronc	83	8,474 0	11 0	970 0	1,663	139,875 0	97	11,782 0	8 0	644 0	3,924	616	3,308
Grand-Tronc-Pacifique													
Hereford					10	929 0	2	478 0	119 0	359 0	34	1	33
International Bridge Co.													
International of New Brunswick					26						13		13
Inverness Railway & Coal Co					14	577 0	14	2,139 0	48 0	420 0	59		59
Kent Northern					1	30 0	1	30 0					
Kettle Valley					25	2,801 4	74	21,322 0	15 0	885 0	79	3	76
Klondike Mines													
London & Port Stanley					6	1,760 0					37	6	31
Lotbinière et Mégantic					1	34 0	1	600 0			9		9
Maine Central					2	721 0	1	45 0					

Manitoba Great Northern					1	418 0	64	6,879 0	28 0	756 0	123		122
Maritime Coal, Railway & Power Co.					2	310 0					17		17
Massawippi Valley					11	334 0	6	653 0	10 0	222 0	32	6	26
Midland of Manitoba	5	172 0	25 0	50 0	11	912 0	9	5,462 0	182 0	880 0	12	5	7
Moncton & Buctouche					5	790 0	7	2,717 0	32 0	1,014 0	19	1	18
Montreal & Atlantic					38	3,405 0	284	5,278 0	12 0	280 0	197	15	182
Montreal & Province Line					16	1,059 0	42	1,229 0	8 0	118 0	42	3	39
Montreal & Vermont Junction					3	315 0	7	150 0	14 0	36 0	16		16
Morrissey, Fernie & Michel					1	900 0	4	80 0	20 0	20 0	8		8
Transcontinental National					54	14,652 0							
Napierville-Junction					8	255 6					18	1	17
Nelson & Fort Sheppard					2	580 0	42	5,253 0	14 0	510 0	6		6
New Brunswick Coal & Railway Co.					8	1,113 0	21	4,567 0	40 0	500 0	32		32
New Brunswick & Prince Edward Island					1	67 0							
New Westminster Southern					1	70 0	10	1,443 0	15 0	544 0	26		26
North Shore													
Northern New Brunswick & Seaboard													
Ottawa & New York					5	2,188 0	7	626 0	15 0	107 0	67	1	66
Père-Marquette, en Canada					17	2,087 0	57	1,789 0	7 0	270 0	232	18	214
Québec-Central					63	14,839 3					156	5	151
Québec-Oriental					18	1,227 0	18				61		61
Quebec Railway, Light & Power Co.					15	1,550 0					18		18
Quebec, Montreal & Southern					17	4,745 0	23	3,890 0	22 0	1,001 0	128	5	123
Red Mountain							8	1,491 0	14 0	419 0	6		6
Roberval & Saguenay	1	1,200 0			8	3,010 0					16	1	15
Rutland & Noyan											2		2
Salisbury & Albert					14	185 0					30	2	28
Schomberg & Aurora											11		11
Stanstead, Shefford & Chambly					13	549 0	21	2,396 0	8 0	1,539 0	49	3	46
St. Lawrence & Adirondack					10	1,322 0					30	7	23
St-Martin											21		21
Sydney & Louisburg					21	666 0	10	1,135 0	13 0	360 0	27	7	20
Témiscouata	11	2,041 0	112 0	477 0	13	2,545 0	35	2,545 0	28 0	562 0	44	2	42
Temiskaming & Northern Ontario					21	4,989 0	15	5,250 0	30 0	765 0	134	6	128
Mille-Iles					5	795 0					20		20
Toronto, Hamilton & Buffalo					14	1,754 6	18	784 6	10 0	157 0	142	27	115
Vancouver, Victoria & Eastern					21	5,242 0	184	73,797 0	6 0	5,403 0	133	37	96
Victoria & Sidney							6	1,309 0	112 0	475 0	17		17
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.											14	1	13
Wabash, en Canada													
York & Carleton											11		11
Total final	191				5,552		4,930				25,198	1,926	23,272

TABLEAU 15—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Passages de grandes routes élevés.						Passages de chemins de fer élevés.						Tunnels.	
	Ponts.		Chevalets.		Total.		Ponts.		Chevalets.		Total.		—	
	Nombre.	Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du pont le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du chevalet le plus bas au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du plus bas passage au-dessus des rails.	Nombre.	Hauteur du tunnel le plus bas au-dessus des rails.
		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs
Algoma Central & Hudson Bay	1	22 6			1	22 6	2	16 3			2	16 3		
Algoma Eastern							1	22 6			1	22 6		
Atlantic, Quebec & Western														
Bedlington & Nelson														
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay														
British Yukon														
Canada & Gulf Terminal														
Canada Southern	5	20 1½	7	20 10	12	20 1½	4	18 1	1	21 0	5	18 1		
Chemin de fer de l'Etat.—Intercolonial	35	18 9			35	18 9	1	22 0			1	22 0	1	
" Ile du P.-E.	5				5									
Canadian-Northern, réseau du	10		4		14		14		3		17			
Canadien du Pacifique	96	16 0	22	19 0	118	16 0	63	15 1	3	22 6	66	15 1	70	15 1
Cap-Breton														
Caraquet														
Crow's Nest Southern													1	22 0
Cumberland Railway & Coal Co														
Detroit River Tunnel														
Dominion Atlantic			2	22 0	2	22 0								
Eastern, C.-B														
Elgin & Havelock														
Essex Terminal														
Esquimalt & Nanaimo			1	22 6	1	22 6			2	20 8	2	20 8	1	18 8
Fredericton & Grand Lake														
Grand-Tronc	143	16 5	174	16 6	317	16 5	81	16 4	2	21 3	83	16 4		
Grand-Tronc-Pacifique														
Hereford														
International Bridge Co														
International of New Brunswick														
Inverness Railway & Coal Co														
Kent Northern														
Kettle Valley			1	22 6	1	22 6	1	24 5			1	24 5	5	22 6
Klondike Mines														
London & Port Stanley														
Lotbinière et Mégantic														

Maine Central														
Manitoba Great Northern														
Maritime Coal, Railway & Power Co.														
Massawippi Valley	1	16 10			1	16 10								
Midland of Manitoba														
Moncton & Buctouche							1	17 0			1	17 0		
Montreal & Atlantic	2	22 6	1	18 9	3	18 9								
Montreal & Province Line														
Montreal & Vermont Junction														
Morrissey, Fernie & Michel														
Transcontinental National														
Napierville-Junction														
Nelson & Fort Sheppard														
New Brunswick Coal & Railway Co.														
New Brunswick & Prince Edward Island														
New Westminster Southern														
North Shore														
Northern New Brunswick & Seaboard														
Ottawa & New York	1	20 0			1	20 0								
Père-Marquette, en Canada	1	23 3			1	23 3								
Québec-Central							1	25 0			1	25 0		
Québec-Oriental														
Quebec Railway, Light & Power Co.														
Quebec, Montreal & Southern														
Red Mountain														
Roberval & Saguenay	7				7									
Rutland & Noyan														
Salisbury & Albert														
Schomberg & Aurora														
Stanstead, Shefford & Chambly			1	18 7	1	18 7								
St. Clair Tunnel													1	16 1¾
St. Lawrence & Adirondack			1	20 0	1	20 0								
St-Martin														
Sydney & Louisburg	2	15 9			2	15 9	1	22 0			1	20 0		
Témiscouata														
Temiskaming & Northern Ontario	1	22 6			1	22 6								
Mille-Iles														
Toronto, Hamilton & Buffalo	1	19 8	8	20 3	9	19 8	2	18 4			2	18 4	1	18 10¼
Vancouver, Victoria & Eastern	13	21 5			13	21 5	1	23 1			1	23 1	5	21 5
Victoria & Sidney														
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.														
Wabash, en Canada														
York & Carleton														
Total final	324		222		546		173		11		184		85	

TABLEAU 16—Sommaire des accidents aux personnes pour

A.—*Accidents résultant de la marche des*

VOYAGEURS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des trains locomotives ou wagons.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canadien du Pacifique..............	1	19	1	7	......	1	......	1	......	14
3	Ch. de fer de l'Etat.—Intercolonial.	......	1	......	......	......	......	......	......	1	9
4	Canadian-Northern................	2	25	......	9	......	2	......	......	......	1
5	Canada Southern.	......	1	......	2	......	......	......	......	......	......
6	Esquimalt & Nanaimo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
7	Grand-Tronc........................	......	19	1	17	......	......	......	......	1	4
8	Grand-Tronc-Pacifique............	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
9	Hereford............................	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
10	Manitoba Great Northern.........	......	2	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Transcontinental National.........	......	......	......	23	......	......	......	......	1	2
12	Père-Marquette......................	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
13	Québec-Central......................	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
14	Quebec, Montreal & Southern......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
15	St. Lawrence & Adirondack........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
16	Sydney & Louisburg...............	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
17	Temiskaming & Northern Ontario.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
18	Toronto, Hamilton & Buffalo......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1
19	Vancouver, Victoria & Eastern.....	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
20	Wabash (en Canada)...............	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total final.................	3	68	2	58	......	3	......	1	3	35

NOTE.—Accidents aux employés de la poste des messageries—

	Tués.	Blessés.
Canadien du Pacifique..		1
Chemin de fer de l'Etat :—Intercolonial...		1
Grand-Tronc..		2
Manitoba Great Northern...		2
Transcontinental National..		6
Temiskaming & Northern Ontario.......................................		1
Total..		13

l'exercice terminé le 30 juin 1916, indiquant le genre d'accident.

convois, des locom tives ou wagons.

VOYAGEURS.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux voyageurs.		
Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, les locomot. ou les wagons.						Autres causes.				
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'aut. endroits le long de la voie.						
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	......	1
3	19	....	....	3	2	....	....	....	37	8	100	2
....	6	....	....	....	....	....	....	....	4	1	20	3
....	9	....	1	....	....	....	1	....	12	2	60	4
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	5
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	6
3	10	....	....	....	2	....	....	1	1	6	53	7
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	8
....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	9
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	10
....	2	....	....	....	....	....	....	....	4	1	31	11
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	12
....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	13
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	14
....	2	....	....	....	....	....	....	....	4	....	7	15
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	16
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	17
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	18
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	19
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	20
7	51	....	1	4	4	....	1	1	69	20	291	

TABLEAU 16—Sommaire des accidents aux personnes pour

A.—*Accidents résultant de la marche*

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay										
2	Algoma Eastern		1								
3	Canadien du Pacifique	4	47	8	30	3	18		22		6
4	Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial		11	5	7		5				
5	Canadian-Northern	1	14	2	12	1	15		2		
6	Canada Southern				2		1		3		
7	Central Vermont										
8	Crow's Nest Southern										
9	Grand-Tronc	3	17	7	3	4	11		1		
10	Grand-Tronc-Pacifique		4	3	2	1	1		2		
11	International										
12	Manitoba Great Northern		3								
13	Maritime Coal, Ry. & Power Co		1								
14	Massawippi Valley		1								
15	Midland of Manitoba										
16	Montreal & Atlantic		2						1		
17	Nelson & Fort Sheppard										
18	Transcontinental National		1			1			2		
19	Ottawa & New York										
20	Père Marquette		2								
21	Québec-Central		2				4				
22	Québec-Oriental										
23	Quebec Ry. Light & Power Co		4								
24	Red Mountain										
25	St. Lawrence & Adirondack										
26	St-Jean et Québec						1				
27	Sydney & Louisburg		4								
28	Témiscouata										
29	Temiskaming & Northern Ontario	1	3								
30	Toronto, Hamilton & Buffalo		1								
31	Vancouver, Victoria & Eastern		2		2						
32	Wabash (en Canada)		1								
	Total final	9	121	25	58	10	56		33		6

EMPLOYÉS—AIGUILLEURS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant — Tués.	Attelant — Blessés.	Collisions — Tués.	Collisions — Blessés.	Déraillements — Tués.	Déraillements — Blessés.	Rupture — Tués.	Rupture — Blessés.	Locomotives — Tués.	Locomotives — Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay										
2	Canadien du Pacifique		2		2		1				
3	Canadian Northern				2						
4	Grand-Tronc					1	1				
5	Grand-Tronc-Pacifique										
6	Transcontinental National										
7	Père-Marquette										
8	Wabash (en Canada)		2								
	Total final		4		4	1	2				

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

l'exercice terminé le 30 juin 1916, indiquant le genre d'accident.

des convois, des locomotives ou wagons.

DES CONVOIS.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux hommes d'équipe.		
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
		1								1		1
											1	2
8	85	1	82	2	22		10	1	208	27	530	3
1	19		1		3		4		14	6	64	4
	12		9		2			2	20	6	86	5
1	8		8	1	3				21	2	46	6
	1										1	7
			2						1		3	8
6	27		7	8	14	1	1	1	26	30	107	9
1	5		5		2		1		4	5	26	10
	1										1	11
									1		4	12
											1	13
	1								1		3	14
			1						2		3	15
	2			1					3	1	8	16
									2		2	17
	5		4				2		7	1	21	18
									1		1	19
1	2		1					1	4	2	9	20
	1								3		10	21
	1										1	22
											4	23
									1		1	24
									5		5	25
											1	26
									2		6	27
									1		1	28
			3		1					1	7	29
	2		2		1				1		7	30
	3		2						5		14	31
	5	1	2						7	1	15	32
18	180	3	129	12	48	1	18	5	340	83	989	

ET GARDIENS DES CROISEMENTS.

			3				1				4	1
	1			1	2				4	1	12	2
1				1	1					2	3	3
	1		1	2	3					3	6	4
					1				1		2	5
									1		1	6
									1		1	7
	1		1								4	8
1	3		5	4	7		1		7	6	33	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes

A—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS SUR

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture de convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canadien du Pacifique		1		1						
2	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial										
3	Canada Southern										
4	Grand-Tronc-Pacifique										
5	Transcontinental National										
6	Temiskaming & Northern Ontario										
	Total final		1		1						

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant ou dételant les wagons. Tués.	Blessés.	Collisions. Tués.	Blessés.	Déraillements. Tués.	Blessés.	Rupture de convois. Tués.	Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Blessés.
1	Canadien du Pacifique	2	2		5						
2	Canadian-Northern						1				
3	Canada Southern										
4	Grand-Tronc										
5	Transcontinental National										
6	Père-Marquette										
7	Quebec, Montreal & Southern										
	Total final	2	2		5		1				

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant ou dételant les wagons. Tués.	Blessés.	Collisions. Tués.	Blessés.	Déraillements. Tués.	Blessés.	Rupture de convois. Tués.	Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay										
2	Canadien du Pacifique			17	12		4				
3	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial	1									
4	Canadian-Northern			1	4		11				4
5	Canada Southern										
6	Grand-Tronc										
7	Grand-Tronc-Pacifique										
8	Montreal & Atlantic										
9	Transcontinental National						18				
10	Ottawa & New-York										
11	Sydney & Louisburg										
12	Temiskaming & Northern Ontario					1	2				
13	Toronto, Hamilton & Buffalo				1						
14	Vancouver, Victoria & Eastern										
	Total final	1		18	17	1	35				4

pour l'exercice terminé le 30 juin 1916, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

LES VOIES.

Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.		Total des accidents aux hommes d'équipage.		Numéro.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
....	2	1	1	....	3	....	....	....	2	1	10	1
....	....	....	....	....	1	....	....	1	3	1	4	2
.	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	3
....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	2	4
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	5
..	3	....	4	....	....	....	....	....	5	....	12	6
....	7	1	6	....	5	....	....	1	10	2	30	

DES GARES.

Tombés — Tués.	Tombés — Blessés.	Sautant — Tués.	Sautant — Blessés.	Frappés — Tués.	Frappés — Blessés.	Obstructions — Tués.	Obstructions — Blessés.	Autres — Tués.	Autres — Blessés.	Total — Tués.	Total — Blessés.	Numéro.
...	11	....	....	2	3	....	....	....	20	4	41	1
....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	3	2
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	3
....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	4
....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	5
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	6
.	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	7
.	12	....	2	2	5	....	....	....	24	4	51	

CANTONNIERS.

Tombés — Tués.	Tombés — Blessés.	Sautant — Tués.	Sautant — Blessés.	Frappés — Tués.	Frappés — Blessés.	Obstructions — Tués.	Obstructions — Blessés.	Autres — Tués.	Autres — Blessés.	Total — Tués.	Total — Blessés.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1
.	5	....	5	8	19	....	....	....	21	25	66	2
.....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	3	3
....	6	....	3	....	4	....	....	....	3	1	35	4
......	1	....	....	3	4	....	....	....	1	[illegible]	6	5
..	1	....	1	9	5	....	....	1	3	10	10	6
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	7
.	....	....	....	....	2	....	....	....	1	....	3	8
2	7	....	1	....	....	....	2	1	7	3	35	9
...	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	11
....	....	....	....	....	6	....	....	....	5	1	13	12
..	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	13
....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	14
3	20	....	11	20	41	....	2	2	46	45	176	

TABLEAU 16—Sommaire des accidents pour

A.—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS—

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Attelant ou dételant des wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canadien du Pacifique	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canadian-Northern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
3	Canada Southern	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
4	Transcontinental National	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total final	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......

EMPLOYÉS—

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Attelant ou dételant — Tués.	Attelant ou dételant — Blessés.	Collisions — Tués.	Collisions — Blessés.	Déraillements — Tués.	Déraillements — Blessés.	Rupture — Tués.	Rupture — Blessés.	Locomotives — Tués.	Locomotives — Blessés.
1	Canadien du Pacifique	......	3	......	4	......	6	......	......	......	
2	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial	......	......	1	4	......	......	......	......	......	......
3	Canadian-Northern	......	1	......	......	......	1	......	1	......	......
4	Canada Southern	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Esquimalt & Nanaimo	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
6	Grand-Tronc	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	Grand-Tronc-Pacifique	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
8	Transcontinental National	......	1	......	4	......	2	......	......	......	1
9	Père-Marquette	......	1	......	......	......	......	......	......	......	......
10	Sydney & Louisburg	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
11	Temiskaming & Northern Ontario	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
12	Toronto, Hamilton & Buffalo	......	......	......	1	......	1	......	......	......	......
	Total final	......	7	1	13	......	10	......	1	......	3

l'exercice terminé le 30 juin 1916, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

TÉLÉGRAPHE.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux employés du télégraphe.		Numéro.
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
....	......	....	1	....	2	....	....	....	1	....	4	1
....	......	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	2
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	3
....	......	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	4
....	......	....	3	....	2	....	....	....	2	....	7	

AUTRES EMPLOYÉS.

Tombés — Tués.	Tombés — Blessés.	Sautant — Tués.	Sautant — Blessés.	Frappés — Tués.	Frappés — Blessés.	Obstructions — Tués.	Obstructions — Blessés.	Autres causes — Tués.	Autres causes — Blessés.	Total — Tués.	Total — Blessés.	Numéro.
1	5	....	9	....	9	....	4	3	35	4	77	1
......	3	....	....	....	....	....	....	1	6	2	13	2
....	1	....	2	1	4	....	....	1	5	2	15	3
....	5	....	1	....	1	....	....	....	7	....	15	4
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	5
....	3	....	1	1	3	....	....	....	2	1	9	6
....	1	....	....	....	1	....	....	....	1	....	3	7
....	4	....	2	....	1	....	2	....	7	....	24	8
....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	9
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	10
....	......	....	3	....	5	....	....	....	....	....	8	11
....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	12
1	22	....	18	2	24	....	6	5	65	9	169	

TABLEAU 16—Sommaire des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche

AUTRES PERSONNES—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des convois, locomotives ou wagons.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay										
2	Canadien du Pacifique	3								3	4
3	Ch. de fer de l'Etat—Intercolonial		1								9
4	Canadian-Northern									1	1
5	Canada Southern										
6	Crow's Nest Southern										
7	Dominion Atlantic										
8	Grand-Tronc									3	
9	Grand-Tronc-Pacifique									1	
10	Massawippi Valley										
11	Montreal & Atlantic										
12	Napierville-Junction										
13	Nelson & Fort Sheppard										
14	Transcontinental National										
15	Père-Marquette										
16	Québec-Central										1
17	Québec-Oriental										
18	Sydney & Louisburg										
19	Témiscouata										
02	Temiskaming & Northern Ontario										
13	Toronto, Hamilton & Buffalo										
22	Vancouver, Victoria & Eastern										
22	Wabash (en Canada)									1	
	Total final	3	1							9	15

AUTRES PERSONNES—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Collisions Tués.	Collisions Blessés.	Déraillements Tués.	Déraillements Blessés.	Rupture Tués.	Rupture Blessés.	Locomotives Tués.	Locomotives Blessés.	Tombés Tués.	Tombés Blessés.
1	Canadien du Pacifique										2
2	Ch. de fer de l'Etat.—Intercolonial										
3	Canadian-Northern										
4	Canada Southern		1								
5	Central Vermont										
6	Grand-Tronc										
7	Grand-Tronc-Pacifique		2				1				
8	Montreal & Atlantic										
9	Ottawa & New York										
10	Père-Marquette										
11	Québec-Central										1
12	St. Lawrence & Adirondack										
13	Sydney & Louisburg										
14	Toronto, Hamilton & Buffalo										
15	Vancouver, Victoria & Eastern										
16	Wabash (en Canada)										
	Total final		3					1			3

l'exercice terminé le 30 juin 1916, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

EMPIÉTANT SUR LA VOIE.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux voyageurs.		
Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons. Aux passages à niveau.		Aux gares		A d'autres endroits le long de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
							1				1	1
8	15	6	7	5	5	39	20	4	4	68	55	2
1	2	6	4			3	4			10	20	3
1				1		16	7	3	1	22	9	4
	3			2	2	4				6	5	5
	1										1	6
1						2				3		7
2	5		1			50	33			55	39	8
				1	1	2	1			4	2	9
						1				1		10
							3				3	11
				1						1		12
1										1		13
						1	1			1	1	14
						2		1		3		15
	1	1				1	1			2	3	16
		1								1		17
	1					2				2	1	18
				1						1		19
						2				2		20
1						1				2		21
						1				1		22
				2	1	2				5	1	23
15	28	14	12	13	9	129	71	8	5	191	141	

NON SUR LA VOIE.

Sautant Tués.	Sautant Blessés.	Passages Tués.	Passages Blessés.	Gares Tués.	Gares Blessés.	Autres endroits Tués.	Autres endroits Blessés.	Autres causes Tués.	Autres causes Blessés.	Total Tués.	Total Blessés.	Numéro.
2	5	10	15	2	7	1	2	4	28	19	59	1
				1	8					1	8	2
1	1	7	14	1	2	2	1		6	11	24	3
		2	2		1					2	4	4
					1						1	5
		26	28		2	2	10	1	2	29	42	6
		1							1	1	4	7
			1								1	8
		1					1			1	1	9
			1				1				2	10
	1	1				1	1			2	3	11
			1		1						2	12
			1		1						2	13
		5	1							5	1	14
			1								1	15
		6	3							6	3	16
3	7	59	68	4	23	6	16	5	37	77	158	

TABLEAU 16—Sommaire des accidents aux personnes pour

B.—Accidents résultant d'autres causes que celles de

EMPLOYÉS DES GARES.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.										Total des accidents aux employés des gares.	
		Manutention des marchandises.		Maniements des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des loco. ou des wag. immob.		Autres causes.			
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
2	Algoma Eastern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
3	Canadien du Pacifique	....	128	....	34	....	13	....	8	....	30	......	213
4	Canadian-Northern	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	......	4
5	Canada Southern	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	......	3
6	Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
7	Grand-Tronc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
8	Grand-Tronc-Pacifique	....	1	....	....	....	....	....	....	....	4	......	5
9	Massawippi Valley	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
10	Transcontinental National	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	......	2
11	Ottawa & New York	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	......	1
12	Père-Marquette	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
13	Québec-Central	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
14	Quebec, Montreal & Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
15	Sydney & Louisburg	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
16	Temiskaming & Northern Ontario	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
17	Toronto, Hamilton & Buffalo	....	2	....	....	....	....	....	....	....	....	......	2
18	Vancouver, Victoria & Eastern	....	4	....	....	....	2	....	....	....	....	......	6
19	Wabash (en Canada)	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
	Total final	....	140	....	35	....	15	....	8	....	39	......	237

l'exercice terminé le 30 juin 1916, indiquant le genre d'accident.

la marche des convois, locomotives ou wagons.

EMPLOYÉS DES ATELIERS.

Genre d'accident.										Total des accidents aux employés des ateliers.		
Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou descendant des locomotives ou des wagons. immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
			2						4		6	1
	1								1		2	2
	3		187		11		32	1	116	1	349	3
	1		26		18		8		47		100	4
			54		1		2		5		62	5
			1								1	6
			4						12		16	7
			9				2		2		13	8
												9
			267		167				141		575	10
			3						1		4	11
			2		5		1		4		12	12
							1				1	13
									2		2	14
									7		7	15
			5								5	16
			10		5		3		1		19	17
												18
			8						2		10	19
	5		578		207		49	1	345	1	1,184	

TABLEAU 16.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—Accidents résultant d'autres causes que celles de

EMPLOYÉS CANTONNIERS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre d'accident. Manutention d. marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention d. fournitures, etc.		Montant à bord ou descend. de loc. ou wa. imm		Autres causes.		Total des accidents aux employés des ateliers.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay	....	....	....	1	....	2	....	....	....	2	......	5
2	Canada-Pacifique	....	3	1	124	....	48	....	4	4	146	5	325
3	Canadian Northern	....	....	1	16	....	9	....	....	....	17	1	42
4	Canada Southern	....	....	....	12	....	17	....	....	....	3	......	32
5	Crow's Nest Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
6	Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....
7	Grand-Tronc	....	....	....	1	....	6	....	....	....	6	......	13
8	Grand-Tronc-Pacifique	....	2	....	1	....	1	....	....	....	23	......	27
9	Hereford	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
10	Manitoba Great Northern	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	......	1
11	Montreal & Atlantic	....	3	....	2	....	....	....	....	....	2	......	7
12	Napierville Junction	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....
13	Nelson & Fort Sheppard	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
14	Transcontinental National	....	....	....	2	....	7	....	....	2	12	2	21
15	Ottawa & New York	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
16	Père Marquette	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	......	2
17	Québec Central	....	....	....	....	....	....	....	2	....	3	......	5
18	Quebec, Montreal & Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....
19	St. Lawrence & Adirondack	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	......	1
20	Temiskaming & Northern Ontario	....	....	....	5	....	7	....	....	....	2	......	14
21	Toronto, Hamilton & Buffalo	....	....	....	3	....	1	....	....	....	....	......	4
22	Vancouver, Victoria & Eastern	....	....	....	....	....	7	....	1	....	7	......	15
23	Wabash (en Canada)	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	......	2
	Total final	....	8	2	167	....	111	....	7	6	227	8	520

VOYAGEURS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Manutention d. marchandises. Tués.	Blessés.	Maniement des outils, machines, etc. Tués.	Blessés.	Manutention d. fournitures, etc. Tués.	Blessés.	Montant à bord ou descend. de loc. ou wa. imm Tués.	Blessés.	Autres causes. Tués.	Blessés.	Total Tués.	Total Blessés.
1	Canada-Pacifique	....	....	....	....	....	....	....	1	....	9	......	10
2	Canadian Northern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
3	Canada Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
4	Esquimalt & Nanaimo	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....
5	Grand-Tronc	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	......	3
6	Midland of Manitoba	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	......	1
7	Transcontinental National	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....
8	Ottawa & New York	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	....
9	Quebec, Montreal & Southern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
10	Vancouver, Victoria & Eastern	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
	Total final	....	....	....	....	....	....	....	2	....	16	......	18

l'exercice terminé le 30 juin 1916, indiquant le genre d'accident.

la marche des convois, des locomotives ou wagons.

AUTRES EMPLOYÉS.

Genre d'accident.										Total des accidents aux autres personnes.		
Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locomotives ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
...	1	...	...	...	1	...	...	...	10	...	12	1
...	42	4	75	...	28	...	35	3	193	7	373	2
...	22	...	16	...	13	...	3	4	79	4	133	3
...	...	...	12	...	11	...	5	...	27	...	55	4
...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	...	2	5
...	...	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	6
1	13	...	1	...	...	...	...	1	45	2	59	7
...	6	...	6	...	1	...	3	1	33	1	49	8
...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	9
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	10
...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	11
...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	12
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	13
1	1	...	91	...	27	...	...	...	87	1	206	14
...	1	...	3	...	3	...	...	...	2	...	9	15
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	16
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	17
...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	2	18
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	19
...	...	...	5	...	1	...	...	...	1	...	7	20
...	...	...	...	...	1	...	1	...	5	...	7	21
...	...	...	...	...	...	...	...	1	16	1	16	22
...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	2	23
2	87	4	210	...	86	...	47	10	506	16	936	

AUTRES PERSONNES.

Manutention des marchandises. Tués.	Blessés.	Maniement des outils, machines, etc. Tués.	Blessés.	Manutention des fournitures, etc. Tués.	Blessés.	Montant à bord ou desc. des locomotives ou des wagons immobiles. Tués.	Blessés.	Autres causes. Tués.	Blessés.	Total Tués.	Total Blessés.	Numéro.
...	2	...	...	...	...	...	...	2	9	2	11	1
...	1	...	...	...	...	...	...	...	1		2	2
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	3
...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	...	4
...	...	...	...	...	...	...	...	1	6	1	6	5
...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	...	2	6
...	...	...	...	...	...	...	...	1	2	1	2	7
...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	...	8
...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	9
...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	...	1	10
.	3	...	...	...	...	...	...	6	22	6	25	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 1—Sommaire des chemins, milles parcourus

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies. Long. de chem., première voie principale.	Longueur de seconde voie principale.	Longueur totale de voie principale.	Longueur de voies de déviation et de garage.	Total calculé comme voie simple.
1	Berlin and Waterloo	3·28	1·40	4·68	·38	5·06
2	Berlin and Northern	3·15	....	3·15	·10	3·25
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	17·81	1·36	19·17	7·25	26·42
4	Brandon Municipal	10·31	....	10·31	....	10·31
5	Brantford and Hamilton	23·00	....	23·00	....	23·00
6	Brantford Municipal	29·96	1·95	31·91	....	31·91
7	British Columbia	242·55	65·68	308·23	43·60	351·83
8	Calgary Municipal	55·00	15·50	70·50	1·00	71·50
9	Canadian Resources Development	1·75	....	1·75	·16	1·91
10	Cape Breton	30·52	....	30·52	1·11	31·63
11	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	36·94	....	36·94	3·66	40·60
12	Cornwall	4·00	....	4·00	2·50	6·50
13	Edmonton Interurban (non exploité.)	8·19	....	8·19	·50	8·69
14	Edmonton Radial	52·37	....	52·37	1·54	53·91
15	Fort William	19·88	9·56	29·44	·94	30·38
16	Guelph Radial	8·50	....	8·50	·33	8·83
17	Halifax Tramways	12·29	9·29	21·58	·04	21·62
18	Hamilton and Dundas	7·00	....	7·00	....	7·00
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	22·00	....	22·00	....	22·00
20	Hamilton Street	30·06	....	30·06	....	30·06
21	Hamilton Radial	25·00	8·69	33·69	....	33·69
22	Hull	15·67	12·15	27·82	3·49	31·31
23	International Transit	4·30	....	4·30	·22	4·52
24	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	8·00	....	8·00	....	8·00
25	Lethbridge Municipal	11·00	....	11·00	·07	11·07
26	Lévis, comté de	11·75	....	11·75	....	11·75
27	London Street	35·19	....	35·19	....	35·19
28	London and Lake Erie	28·00	....	28·00	1·50	29·50
29	London and Port Stanley	23·60	....	23·60	19·00	42·60
30	Moncton Tramways	4·47	....	4·47	·03	4·50
31	Montreal Tramways	124·26	80·41	204·67	28·82	233·49
32	Montreal and Southern Counties	52·20	....	52·20	4·33	56·53
33	Moosejaw	9·00	1·50	10·50	1·50	12·00
34	Nelson	2·13	1·25	3·38	·05	3·43
35	Niagara Falls, Park and River	11·91	11·20	23·11	1·37	24·48
36	Niagara, St. Catharines and Toronto	63 07	....	63 07	13 39	76 46
37	Niagara, Welland and Lake Erie	1·87	....	1·87	·30	2·17
38	Nipissing Central	15·37	....	15·37	4·65	20·02
39	Oshawa	9·00	3·00	12·00	1·00	13·00
40	Ottawa	28·11	21·37	49·48	1·93	51·41
41	Peterborough Radial	6·39	....	6·39	·66	7·05
42	Port Arthur	12·43	6·10	18·53	1·00	19·53
43	Pictou County	....	....	....	....	....
44	Quebec Ry., Light & Power (citad.)	19·91	....	19·91	....	19·91
45	Quebec Ry, Light & Power Co., (Montmorency)	28·60	9·80	38·40	3·00	41·40
46	Regina Municipal	31·35	....	31·35	2·15	33·50
47	Sandwich, Windsor & Amherstburg	40·78	....	40·78	....	40·78
48	Sarnia	8·25	....	8·25	1·00	9·25
49	Sherbrooke	9·00	....	9·00	·53	9·53
50	St. John, N.B	....	....	....	....	....
51	St. Stephen	7·00	....	7·00	....	7·00
52	St. Thomas	7·00	....	7·00	....	7·00
53	Suburban Rapid Transit	21·02	....	21·02	....	21·02
54	Saskatoon Municipal	12·63	3·53	16·16	·12	16·28
55	Toronto	116·44	2·51	118·95	18·51	137·46
56	Toronto Suburban	18·79	....	18·79	·35	19·14
57	Toronto and York Radial	72·43	....	72·43	9·57	82·00
58	Winnipeg	110·14	....	110·14	....	110·14
59	Windsor, Essex and Lake Shore	36·17	1·13	37·30	1·85	39·15
60	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	39·40	....	39·40	....	39·40
61	Yarmouth	3·00	....	3·00	....	3·00
62	Schomberg and Aurora Railway	14·40	....	14·40	....	14·40
63	Three Rivers Traction Company	4·00	....	4·00	·25	4·25
64	Toronto Civic Railway	9·14	9·14	18·28	1·04	19·32
	Total	1,730·73	276·52	2,007·25	184·79	2,192·04

ÉLECTRIQUES.

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1916.

	Milles parcourus.			Voyageurs transportés.			Mar. transp.	
Voies affermées.	Milles parcourus par voitures voyageurs.	Milles parc. par voitures mar., postes et messag.	Total des milles par-courus par les voitures.	Voyageurs payant places.	Voyageurs porteurs de correspon-dances.	Total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes.	Numéro.
...	207,528	...	207,528	1,010,114	16,664	1,026,778	...	1
...	35,400	...	35,400	192,227	...	192,227	...	2
...	260,717	40,460	301,177	1,373,823	...	1,373,823	164,653	3
...	235,281	...	235,281	627,739	49,481	677,220	...	4
...	321,158	41,006	362,164	759,063	...	759,063	5,322	5
...	853,643	...	853,643	1,514,418	...	1,514,418	175	6
141·30	11,658,056	899,383	12,557,439	43,021,598	6,112,946	49,134,544	228,087	7
...	2,524,860	2,550	2,527,410	12,986,234	4,500,000	17,486,234	1,192	8
...	6,636	...	6,636	6,633	...	6,633	...	9
19·03	666,230	19,216	685,446	4,171,838	72,044	4,243,882	...	10
...	275,500	219,155	494,655	416,049	...	416,049	107,484	11
...	205,549	17,757	223,306	422,221	...	422,221	76,014	12
...	...	...	...	...	...	...	...	13
...	2,106,051	32,447	2,138,498	10,948,518	1,249,881	12,198,399	2,940	14
...	618,364	...	618,364	2,581,029	395,941	2,976,970	...	15
...	235,975	43,000	278,975	1,090,017	173,397	1,263,414	13,574	16
...	1,362,693	...	1,362,693	8,061,025	686,304	8,747,329	...	17
...	166,663	...	166,663	974,519	...	974,519	40	18
...	377,083	28,152	405,235	1,019,152	...	1,019,152	31,952	19
...	2,618,393	...	2,618,393	15,630,059	3,954,832	19,584,891	...	20
...	510,004	14,636	524,640	1,234,890	...	1,234,890	25,511	21
...	770,982	27,734	798,716	2,513,257	101,000	2,614,257	9,231	22
...	287,342	...	287,342	1,536,747	...	1,536,747	...	23
...	199,680	...	199,680	1,032,656	144,333	1,176,989	...	24
...	284,234	...	284,234	963,719	52,674	1,016,393	...	25
...	404,641	11,700	416,341	2,034,518	386,936	2,421,454	2,550	26
...	1,960,217	...	1,960,217	11,342,886	1,792,068	13,134,954	...	27
...	...	...	...	403,717	...	403,717	15,492	28
...	329,435	220,175	549,610	548,326	...	548,326	371,014	29
...	117,301	...	117,301	426,961	...	426,961	...	30
...	...	...	...	156,408,303	55,542,897	211,951,200	...	31
27·83	603,044	974	604,018	1,982,983	104,136	2,087,119	...	32
...	409,240	...	409,240	1,962,852	...	1,962,852	...	33
...	30,236	...	30,236	273,096	...	273,096	...	34
...	272,034	...	272,034	1,212,043	...	1,212,043	...	35
...	1,324,380	120,844	1,445,224	5,524,212	...	5,524,212	403,700	36
...	86,892	...	86,892	552,765	...	552,765	...	37
13·23	268,525	...	268,525	1,386,748	...	1,386,748	...	38
...	53,491	28,419	81,910	238,500	...	238,500	164,335	39
...	4,756,501	...	4,756,501	25,392,750	8,464,250	33,857,000	...	40
...	437,896	...	437,896	1,240,680	334,645	1,575,325	...	41
...	561,921	...	561,921	2,155,425	412,760	2,568,185	...	42
...	...	...	...	...	...	...	...	43
...	2,098,911	15	2,098,926	12,278,607	2,795,428	15,074,035	40	44
...	442,378	...	442,378	1,775,523	...	1,775,523	...	45
...	899,574	9,524	909,098	4,236,310	532,839	4,769,149	20,779	46
9·45	1,103,557	...	1,103,557	6,044,912	916,192	6,961,104	...	47
...	204,244	4,952	209,196	1,066,477	67,184	1,133,661	201,449	48
...	419,294	...	419,294	1,128,432	207,532	1,335,964	...	49
...	...	...	...	...	...	...	...	50
...	183,960	...	183,960	766,583	26,163	792,746	...	51
...	295,785	...	295,785	489,051	137,318	626,369	...	52
...	432,468	...	432,468	767,973	...	767,973	653	53
...	736,077	...	736,077	3,257,611	579,856	3,837,467	...	54
...	20,056,819	...	20,056,819	145,812,384	62,262,799	208,075,183	...	55
...	457,190	11,461	468,651	2,890,880	199,215	3,090,095	348	56
...	2,119,156	102,188	2,221,344	5,454,649	...	5,454,649	43,185	57
...	10,424,726	...	10,424,726	52,459,531	18,355,201	70,814,732	...	58
...	314,039	94,630	408,669	548,220	9,516	557,736	32,142	59
...	431,052	...	431,052	663,617	...	663,617	4,342	60
...	89,145	...	89,145	249,111	...	249,111	...	61
...	21,090	...	21,090	24,092	...	24,092	10,465	62
...	130,308	...	130,308	411,856	38,217	450,073	...	63
...	1,262,685	...	1,262,685	12,604,038	...	12,604,038	...	64
210·84	80,526,234	1,990,378	82,516,612	580,094,167	170,674,649	750,768,816	1,936,674	

TABLEAU 2—SOMMAIRE du capital

Numéro.	1	2	3	4
		Actions.		
	Nom du chemin de fer.	Montant courant.	Montant par mille de chemin.	Proportion au capital total du chemin de fer 100 x col. 2. Col. 12.
		$	$	Pour 100
1	Berlin and Waterloo	.....	.....	.....
2	Berlin and Northern	17,400	6,825	88·78
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	125,000	7,018	22·69
4	Brandon Municipal	.....	.....	.....
5	Brantford and Hamilton	300,000	13,043	31·23
6	Brantford Municipal	.....	.....	.....
7	British Columbia	9,173,000	26,619	58·00
8	Calgary Municipal	.....	.....	.....
9	Canadian Resources Development	486,000	255,455	100·00
10	Cape-Breton (a)	1,359,000	114,974	58·00
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	760,600	18,734	48·70
12	Cornwall	200,000	50,000	100·00
13	Edmonton Interurban	600,000	73,260	100·00
14	Edmonton Radial	.....	.....	.....
15	Fort William Terminal Railway and Bridge Co.	125,000	.....	.....
16	Fort William	.....	.....	.....
17	Grand Valley	1,100,000	25,999	60·00
18	Guelph Radial	169,900	19,151	100·00
19	Halifax Tramways (a)	1,400,000	64,755	70·00
20	Hamilton and Dundas	100,000	14,285	50·00
21	Hamilton, Grimsby and Beamsville	235,000	10,682	61·03
22	Hamilton Radial	111,150	4,446	41·00
23	Hamilton Street	1,205,000	29,689	66·52
24	Hull	292,000	16,000	100·00
25	International Transit Co	150,000	34,884	40·00
26	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	83,100	10,388	45·60
27	Lethbridge Municipal	.....	.....	.....
28	Lévis, comté de	412,900	35,140	73·00
29	London Street	556,000	21,609	45·38
30	London and Lake Erie	2,000,000	71,429	70·40
31	Moncton Tramways (a)	1,125,400	413,750	76·00
32	Montreal Tramways	2,963,970	.....	53·00
33	Montreal and Southern Counties	1,000,000	85,984	52·00
34	Moosejaw	751,227	83,469	100·00
35	Nelson	.....	.....	.....
36	Niagara Falls, Park and River	.....	.....	.....
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	925,000	11,581	45·70
38	Niagara, Welland and Lake Erie	250,000	133,690	81·00
39	Nipissing Central	530,000	105,900	100·00
40	Oshawa	40,000	3,077	33·80
41	Ottawa	1,876,900	38,156	80·49
42	Peterborough Radial	100,000	14,948	34·16
43	Pictou County	300,000	37,037	50·00
44	Port Arthur	.....	.....	.....
45	Quebec Railway, Light and Power Co. (a)	3,250,000	53,132	55·00
46	Regina	.....	.....	.....
47	Sandwich, Windsor and Amherstburg	297,000	7,425	33·11
48	Sarnia	90,000	9,838	54·90
49	Saskatoon	.....	.....	.....
50	Sherbrooke (a)	1,127,000	114,429	50·00
51	St. John	800,000	42,105	44·41
52	St. Stephen	100,000	14,375	50·00
53	St. Thomas	85,028	12,147	100·00
54	Suburban Rapid Transit	100,000	4,800	16·66
55	Sydney and Glace Bay	500,000	26,738	55·43
56	Toronto	12,000,000	96,774	71·00
57	Toronto Suburban	1,500,000	79,787	36·00
58	Toronto and York Radial	2,000,000	24,390	54·95
59	Windsor, Essex and Lake Shore	750,000	18,750	50·00
60	Winnipeg (a)	13,380,000	123,888	71·00

pour l'exercice expiré le 30 juin 1916.

5	6	7	8	9	12	13	
Dette consolidée.			Dette consolidée.		Sommaire.		
			Désignation.				
Montant courant. Cols 8+9.	Montant par mille de voie.	Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 5. / Col. 12.	Obligations.	Valeurs diverses.	Total capital du chemin de fer. Cols 2+5.	Montant par mille de voie. Cols 3+6.	Numéros.
$	$	Pour 100.	$	$	$	$	
155,609	47,441	100·00	155,609	....	155,609	47,441	1
2,400	942	11·22	2,400	....	19,800	7,767	2
426,000	23,919	77·31	426,000	....	551,000	30,937	3
450,000	52,941	100·00	450,000	....	450,000	52,941	4
660,000	28,696	68·77	660,000	....	960,000	41,739	5
270,000	6,666	100·00	270,000	....	270,000	50,000	6
6,827,000	19,812	42·00	6,827,000	....	16,000,000	46,431	7
2,280,210	31,891	100·00	2,280,210	....	2,280,210	31,891	8
....	....	....	....	....	486,000	255,455	9
1,096,000	89,086	42·00	1,096,000	....	2,455,000	204,060	10
694,500	21,657	51·30	694,500	....	1,455,100	40,391	11
....	....	....	....	....	200,000	50,000	12
....	....	....	....	....	600,000	73,260	13
2,996,816	55,695	100·00	2,996,816	....	2,996,816	55,695	14
....	....	....	....	....	125,000	....	15
1,112,000	56,218	100·00	1,112,000	....	1,112,000	56,218	16
688,800	17,036	40·00	688,800	....	1,788,800	43,035	17
....	....	....	....	....	169,000	19,151	18
600,000	27,752	30·00	600,000	....	2,000,000	92,507	19
100,000	14,285	50·00	100,000	....	200,000	28,570	20
150,000	6,818	38·97	150,000	....	385,000	17,500	21
160,000	6,400	59·00	160,000	....	271,150	10,846	22
440,000	15,033	33·48	440,000	....	1,645,000	44,902	23
....	....	....	....	....	292,000	16,000	24
220,000	51,162	60·00	220,000	....	370,000	86,046	25
99,250	12,406	54·40	99,250	....	182,350	22,794	26
408,877	37,171	100·00	408,877	....	408,877	37,171	27
151,100	12,860	27·00	151,100	....	564,000	48,000	28
669,000	26,001	54·62	669·000	....	1,255,000	47,610	29
840,000	30,000	29·60	840,000	....	2,840,000	101,429	30
387,000	142,316	24·00	387,000	....	1,512,400	556,066	31
32,771,487	....	47·00	32,771,487	....	35,735,457	....	32
949,627	81,864	48·00	949,627	....	1,949,627	167,848	33
....	....	....	....	....	751,227	83,469	34
81,000	24,000	100·00	81,000	....	81,000	24,000	35
600,000	50,378	100·00	600,000	....	600,000	50,378	36
1,098,000	13,747	54·30	1,098,000	....	2,023,000	25,328	37
61,500	32,887	19·00	52,000	9,500	311,500	166,577	38
....	....	....	....	....	530,000	105,900	39
78,452	6,035	66·20	78,452	....	118,452	9,112	40
455,000	9,250	19·51	455,000	....	2,331,900	47,406	41
192,753	28,813	65·84	192,753	....	292,753	43,761	42
300,000	37,037	50·00	300,000	....	600,000	74,074	43
886,647	4,540	100·00	886,647	....	886,647	4,540	44
2,513,434	41,089	45·00	2,500,000	13,434	5,763,434	94,221	45
1,475,000	44,679	100·00	1,475,000	....	1,475,000	44,697	46
600,000	14,850	66·89	600,000	....	897,000	22,275	47
80,000	8,540	45·10	80,000	....	170,000	18,378	48
739,644	45,433	100·00	625,000	114,644	739,644	45,433	49
1,124,400	114,429	50·00	1,124,400	....	2,251,400	228,858	50
1,000,000	52,361	55·59	1,000,000	....	1,800,000	94,736	51
100,000	14,375	50·00	100,000	....	200,000	28,750	52
....	....	....	....	....	85,028	12,147	53
500,000	24,000	83·34	500,000	....	600,000	28,800	54
402,000	21,978	44·57	402,000	....	902,000	48,716	55
4,912,066	41,447	29·00	4,912,066	....	16,912,066	138,221	56
2,628,000	140,000	64·00	2,628,000	....	4,128,000	219,787	57
1,640,000	20,000	45·05	1,640,000	....	3,640,000	44,390	58
750,000	18,750	50·00	750,000	....	1,500,000	37,500	59
5,000,000	46,296	29·00	5,000,000	....	18,380,000	170,184	60

TABLEAU 2—Sommaire du capital

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Stocks. Montant courant.	Montant par mille de chemin.	Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 2. Col. 12.
	1	2	3	4
		$	$	Pour 100.
61	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	115,000	2,918	22·30
62	Yarmouth (a)	220,000	73,333	51·00
63	London and Port Stanley	....	....	....
64	Schomberg and Aurora	250,000	....	....
65	Three Rivers Traction Co	250,700	....	....
66	Toronto Civic	....	....	....
67	Windsor and Tecumseh	100,000	....	....
	Totaux finals	67,738,275	....	....

(a) Le capital représente toutes les divisions de la compagnie..

pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Fin.*

5	6	7	8	9	12	13	
	Dette consolidée.		Dette consolidée.		Sommaire.		
			Désignation.				
Montant courant. Cols 8+9.	Montant par mille de voie.	Proportion au capital total des ch. de fer. 100 x Col. 5. Col. 12.	Obligations.	Valeurs diverses.	Total capital du chemin de fer. Cols 2+5.	Montant par mille de voie. Cols 3+6.	Numéro.
$	$	Pour 100	$	$	$	$	
400,000	10,153	77·70	400,000	....	515,000	13,071	61
212,000	70,666	49·00	212,000	....	432,000	143,999	62
900,000	....	....	900,000	....	900,000	....	63
300,000	....	....	300,000	....	550,000	....	64
250,000	....	....	250,000	....	500,700	....	65
2,082,737	....	....	2,082,737	....	2,082,737	....	66
189,000	....	....	189,000	....	289,000	....	67
87,157,309	....	....	87,019,731	137,578	154,895,584		

TABLEAU 3—Sommaire du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenus.			
		Recettes nettes	Pertes nettes.	Revenus divers.	Revenu total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	15,645 43			15,645 43
2	Berlin and Northern	1,310 99			1,310 99
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lk. Huron.	95,386 97			95,386 97
4	Brandon Municipal	598 45			598 45
5	Brantford & Hamilton	32,414 44			32,414 44
6	Brantford Municipal	34,779 20			34,779 20
7	British Columbia	19,247 06		1,594,528 41	1,613,775 47
8	Calgary	172,717 09		15,877 02	188,594 11
9	Canadian Resources Development		1,146 91		1,146 91
10	Cape Breton	84,480 51		122,713 53	207,194 04
11	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	66,951 88			66,951 88
12	Cornwall	11,195 67		77 82	11,273 49
13	Edmonton Radial	166,268 50			166,268 50
14	Fort William	25,777 86			25,777 86
15	Guelph Radial	11,515 59			11,515 59
16	Halifax Tramways	137,806 38		214,195 49	352,001 87
17	Hamilton & Dundas	19,540 44			19,540 44
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	12,140 84			12,140 84
19	Hamilton Street	245,407 66			245,407 66
20	Hamilton Radial	16,365 59			16,365 59
21	Hull	33,263 39		30,168 98	63,432 37
22	International Transit Co	33,182 05		41 42	33,223 47
23	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	10,758 64		1,708 31	12,466 95
24	Lethbridge Municipal	5,813 92			5,813 92
25	Lévis, comté de	10,874 27			10,874 27
26	London Street	140,390 58			140,390 58
27	London and Lake Erie		3,183 89	46 64	−2,137 25
28	London & Port Stanley	100,438 44			100,438 44
29	Moncton Tramways		1,722 93	63,999 90	62,276 97
30	Montreal and Southern Counties	1,943 68		251 57	2,195 25
31	Montreal Tramways	2,902,712 00			2,902,712 00
32	Moosejaw	15,610 95			15,610 95
33	Nelson		1,492 57		−1,492 57
34	Niagara Falls, Park and River		119,739 04	6,430 01	−113,309 03
35	Niagara, St. Catherines and Toronto	247,957 81			247,957 81
36	Niagara, Welland and Lake Erie	15,169 93			15,169 93
37	Nipissing Central	35,579 81		516 15	36,095 96
38	Oshawa	43,565 00		483 16	44,048 16
39	Ottawa	434,725 69			434,725 69
40	Peterborough Radial	19,530 91			19,530 91
41	Pictou County				
42	Port Arthur	15,335 22		1,301 44	16,636 66
43	Quebec Rly, Light & Power Co. (citadel.)	200,829 52			200,829 52
44	" " " (Montmorency)	65,426 88			65,426 88
45	Regina Municipal	5,917 87			5,917 87
46	Sandwich, Windsor and Amherstburg	139,970 36		35,657 46	175,627 82
47	Sarnia	19,331 86			19,331 86
48	Sherbrooke	11,535 13		54,814 57	66,349 70
49	St. John				
50	St. Stephen	10,908 47			10,908 47
51	St. Thomas		4,974 65		−4,974 65
52	Saskatoon	51,248 41			51,248 41
53	Suburban Rapid Transit		19,557 56	30,980 98	11,423 42
54	Toronto	2,611,430 19		90,000 00	2,701,430 19
55	Toronto Suburban	83,973 30		3,807 03	87,780 33
56	Toronto & York Radial	165,243 57			165,243 57
57	Windsor, Essex and Lake Shore	61,365 84			61,365 84
58	Winnipeg	720,075 13		650,226 76	1,370,301 89
59	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	46,518 93		10,434 77	56,953 70
60	Yarmouth	17,674 57		312 41	17,986 98
61	Schomberg and Aurora Railway		1,951 82		−1,951 82
62	Three Rivers Traction Company	2,222 95			2,222 95
63	Toronto Civic Railway	19,469 98			19,469 98
	Total	9,469,545 80	153,769 37	2,928,573 83	12,244,350 26

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1916.

Déductions du revenu.					Net.		
Taxes.	Intérêt sur dette consolidée	Intérêt sur dette flottante.	Autres déductions du revenu.	Total des déductions du revenu.	Revenus.	Pertes.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	7,764 42			7.764 42	7,881 01		1
247 74	70 00	1,283 71		1,601 45		290 46	2
4,607 29	17,040 00	179 76		21,827 05	73,559 92		3
	20,100 00	25		20,100 25		19,501 80	4
4,826 00	39,600 00	44,378 49		88,804 49		56,390 05	5
					34,779 20		6
140,927 50	644,463 00		158,755 16	944,145 66	669,629 81		7
2,925 48	106,359 48			109,284 96	79,309 15		8
						1,146 91	9
12,894 59	53,204 03	1,445 59	49,050 00	116,594 21	90,599 83		10
1,748 03	35,825 00	3,865 56		41,438 59	25,513 29		11
782 61		296 39	4,539 37	5,618 37	5,655 12		12
47,406 13	141,213 14	88,393 01		277,012 28		110,743 78	13
	81,887 60			81,887 60		56,109 74	14
1,639 35				1,639 35	9,876 24		15
20,248 24	30,000 00		8,104 48	58,352 72	293,649 15		16
1,131 58	5,000 00			6,131 58	13,408 86		17
4,397 08	7,500 00	2,742 67		14,639 75		2,498 91	18
68,115 09	20,227 80	13,187 46		101,530 35	143,877 31		19
5,979 69	8,000 00	43,182 26		57,161 95		40,796 36	20
1,201 39		60,000 00	1,401 36	62,602 75	829 62		21
1,006 64	10,000 00	3,740 61		14,747 25	18,476 22		22
	3,970 00			3,970 00	8,496 95		23
5,373 69	18,802 09			24,175 78		18,361 86	24
667 26	7,555 00	8,538 59	6,609 24	23,370 09		12,495 82	25
10,379 76	33,083 96	9,179 75		44,643 47	95,747 11		26
2,603 23	42,000 00	587 88	2,134 69	47,325 80		50,463 05	27
6,962 64	40,786 29	8,775 79	20,000 00	76,524 72	23,913 72		28
					62,276 97		29
2,987 38		89,085 43		92,072 81		89,877 56	30
93,600 00	806,721 00	800,000 00	418,085 00	2,118,406 00	784,306 00		31
					15,610 95		32
						1,492 57	33
4,298 61	30,000 00			34,298 61		147,607 64	34
18,186 57				18,186 57	229,771 24		35
639 58		3,358 33	414 51	4,412 42	10,757 51		36
			11,704 54	11,704 54	24,391 42		37
1,822 48	1,825 00			3,647 48	40,400 68		38
37,382 21	17,600 00	33,663 57		88,645 78	346,079 91		39
680 74	7,129 15	3,200 00		11,009 89	8,521 02		40
							41
		69,093 37		69,093 37		52,4[illegible]6 71	42
					200,829 52		43
					65,426 88		44
	70,500 00		28,437 46	98,937 46		93,019 59	45
6,919 80	31,500 00			38,419 80	137,208 02		46
1,106 79	3,795 50			4,902 29	14,429 57		47
	54,711 53	3,712 02	4,207 10	62,630 6[illegible]	3,719 05		48
							49
777 11	5,000 00			5,777 11	5,131 36		50
						4,974 65	51
	34,113 71	3,611 86		37,725 57	13,522 84		52
1,557 69	25,000 00	5,043 76	148 31	31,749 76		20,326 34	53
1,083,878 23	245,281 48		7,000 00	1,336,159 71	1,365,270 48		54
2,032 82	38,575 85		14,790 01	55,398 68	32,381 65		55
13,437 32	82,000 00	60,172 59		155,609 91	9,633 66		56
2,137 50	37,500 00	19,275 13		58,912 63	2,453 21		57
178,767 88	250,000 00	158,459 35		587,227 23	783,074 66		58
4,860 87	28,268 75	4,675 16	188 09	37,992 87	18,960 83		59
1,128 41	10,575 00	504 17	223 00	12,430 58	5,556 40		60
168 95	34,842 16			35,011 11		36,962 93	61
	5,191 67	374 88		5,566 55		3,343 60	62
	87,239 26		2,220 14	89,459 40		69,989 42	63
1,802,441 95	3,281,821 87	1,536,007 39	738,012 46	7,358,283 67	5,774,916 34	888,849 75	

TABLEAU 3—Sommaire du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions du revenu net.		
		Réserves et obligations spéciales.	Dividendes.	Déductions totales.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	5,497 77		5,497 77
2	Berlin and Northern			
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		12,500 00	12,500 00
4	Brandon Municipal	5,968 08		5,968 08
5	Brantford and Hamilton			
6	Brantford Municipal			
7	British Columbia	819,206 25	349,200 00	1,168,406 25
8	Calgary	74,328 63		74,328 63
9	Canadian Resources Development			
10	Cape Breton	10,911 67	47,790 00	58,701 67
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie			
12	Cornwall			
13	Edmonton Radial			
14	Fort William	5,690 07		5,690 07
15	Guelph Radial		10,240 50	10,240 50
16	Halifax Tramways	100,500 00	112,000 00	212,500 00
17	Hamilton and Dundas		5,000 00	5,000 00
18	Hamilton, Grimsby & Beamsville			
19	Hamilton Street		91,400 00	91,400 00
20	Hamilton Radial			
21	Hull	25,000 00		25,000 00
22	International Transit Co			
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui			
24	Lethbridge Municipal	9,399 67		9,399 67
25	Comté de Lévis			
26	London Street		33,360 00	33,360 00
27	London and Lake Erie			
28	London and Port Stanley			
29	Moncton Tramways			
30	Montreal and Southern Counties			
31	Montreal Tramways	349,013 00	323,871 00	672,884 00
32	Moosejaw			
33	Nelson			
34	Niagara Falls, Park and River			
35	Niagara, St. Catharines and Toronto			
36	Niagara, Welland and Lake Erie			
37	Nipissing Central			
38	Oshawa			
39	Ottawa		281,535 00	281,535 00
40	Peterborough Radial			
41	Pictou County			
42	Port Arthur	2,830 07		2,830 07
43	Quebec Rly, Light and Power Co. (citadelle)			
44	" " " (Montmorency)			
45	Regina Municipal			
46	Sandwich, Windsor and Amherstburg			
47	Sarnia		5,400 00	5,400 00
48	Sherbrooke			
49	St. John			
50	St. Stephen		5,000 00	5,000 00
51	St. Thomas			
52	Saskatoon	15,560 82		15,560 82
53	Suburban Rapid Transit			
54	Toronto		957,812 40	957,812 40
55	Toronto Suburban	940 00		940 00
56	Toronto and York Radial			
57	Windsor, Essex and Lake Shore			
58	Winnipeg	49,781 59	599,797 92	649,579 51
59	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg			
60	Yarmouth			
61	Schomberg and Aurora Railway			
62	Three Rivers Traction Company			
63	Toronto Civic Railway	60,443 73		60,443 73
	Total	1,535,071 35	2,834,906 82	4,369,978 17

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Fin.*

Revenu net.		Profit ou perte, détermination durant l'année.		Le 30 juin 1916.		
Surplus pour l'année.	Déficit pour l'année.	Crédit.	Débit.	Surplus.	Déficit.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
2,383 24				2,383 24		1
	290 46				290 46	2
61,059 92		1,395 48	787 34	61,668 06		3
	25,469 88	26,565 55	27,803 90		26,708 23	4
	56,390 05				56,390 05	5
				34,779 20		6
	498,776 44				498,776 44	7
4,980 52				4,980 52		8
	1,146 91	654 50			492 41	9
31,898 16			15,113 22	16,784 94		10
25,513 29				25,513 29		11
			151 95	5,503 17		12
	110,743 78	198,585 20	13,476 34	74,365 08		13
	61,799 81		71,127 20		132,927 01	14
	364 36				364 36	15
81,149 15				81,149 15		16
8,408 86				8,408 86		17
	2,498 91				2,498 91	18
52,477 31				52,477 31		19
	40,796 36				40,796 36	20
	24,170 38				24,170 38	21
18,476 22				18,476 22		22
8,496 95				8,496 95		23
	27,761 53				27,761 53	24
	12,495 82				12,495 82	25
62,387 11		29 03	105,843 93		43,427 79	26
	50,463 05				50,463 05	27
23,913 72			5,439 58	18,474 14		28
62,276 97		4,157 93		66,434 90		29
	89,877 56				89,877 56	30
111,422 00				111,422 00		31
15,610 95				15,610 95		32
					1,492 57	33
	147,607 64				147,607 64	34
229,771 24				229,771 24		35
10,757 51			3,000 00	7,757 51		36
24,391 42			11,467 33	11,924 09		37
40,400 68		513 11	139,257 90		98,344 11	38
64,544 91				64,544 91		39
8,521 02			4,651 02	3,870 00		40
						41
	55,286 78				55,286 78	42
				200,829 52		43
				65,426 88		44
	93,019 59				93,019 59	45
137,208 02			130,869 90	6,338 12		46
9,029 57				9,029 57		47
3,719 05				3,719 05		48
						49
131 36				131 36		50
	4,974 65				4,974 65	51
	2,037 98				2,037 98	52
	20,326 34	932 35	19,289 82		37,647 29	53
407,458 08				407,458 08		54
31,441 65				31,441 65		55
9,633 66			35,830 78		26,197 12	56
2,453 21				2,453 21		57
133,495 15		37,384 99	64,985 43	105,894 71		58
18,960 83		3,232 79	63,260 31		41,066 69	59
5,556 40		5,677 57	981 80	10,252 17		60
	36,962 93				36,962 93	61
	3,343 60				3,343 60	62
	130,433 15				130,433 15	63
1,707,928 13	1,497,037 66	279,128 50	713,337 75	1,767,770 05	1,685,854 46	

TABLEAU 4—Sommaire des recettes brutes d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Recettes des voitures.				
		Voyageurs.	Marchandises.	Postes, messageries.	Autres recettes.	Total des recettes des voitures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	45,378 18		1,995 46		47,373 64
2	Berlin and Northern	7,689 08		199 00	58 95	7,947 03
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	96,357 95	109,573 77	10,309 48	180 69	216,421 89
4	Brandon Municipal	28,390 05			200 00	28,590 05
5	Brantford & Hamilton	114,814,74	17,052 22	2,353 90	1,127 85	135,348 71
6	Brantford Municipal	94,524 52	3,344 95			97,869 47
7	British Columbia	2,102,935 55	347,164 50		3,298 00	2,458,398 05
8	Calgary	533,094 95	2,177 60		3,174 60	538,447 15
9	Canadian Resources Development	284 00			47 65	331 65
10	Cape Breton	208,521 90		9,944 76	828 50	219,295 16
11	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	73,400 70	63,997 75	2,785 81	838 50	141,022 76
12	Cornwall	19,781 81	10,563 06	624 63		30,969 50
13	Edmonton Radial	522,275 74	1,341 00		5,549 20	529,165 94
14	Fort William	111,988 47			595 50	112,583 97
15	Guelph Radial	41,922 03	2,443 43			44,365 46
16	Halifax Tramways	347,965 92				347,965 92
17	Hamilton & Dundas	69,263 14	519 91	916 25	1,521 80	72,221 10
18	Hamilton, Grimsby & Beamsville	91,781 65	28,713 32	7,834 42	661 05	128,990 44
19	Hamilton Street	653,278 16			1,991 88	655,270 04
20	Hamilton Radial	149,910 37	12,200 28	540 11	568 75	163,219 51
21	Hull	136,952 73	16,494 55	2,885 60		156,332 88
22	International Transit Co	65,115 40	10 00			65,125 40
23	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	41,521 66				41,521 66
24	Lethbridge Municipal	45,258 94			112 20	45,371 14
25	Lévis, comté de	89,886 20	4,080 66	350 00	660 00	94,976 86
26	London Street	416,897 47		1,639 92	487 36	419,024 75
27	London & Lake Erie	53,257 81	18,999 45	9,506 54		81,763 80
28	London & Port Stanley	114,869 62	130,897 24	2,670 24	19,354 87	267,791 97
29	Moncton Tramways	16,608 64				16,608 64
30	Montreal & Southern Counties	198,201 93	523 49	5,495 29	8,714 27	212,934 98
31	Montreal Tramways (non réparties)					
32	Moosejaw	86,736 90			59 00	86,795 90
33	Nelson	11,379 00				11,379 00
34	Niagara Falls, Park & River	115,487 25		621 13	3,004 12	119,172 50
35	Niagara, St. Catharines & Toronto	414,833 58	229,376 89	10,827 53	32,270 20	687,308 20
36	Niagara, Welland & Lake Erie	25,538 57				25,538 57
37	Nipissing Central	91,156 38			15,891 10	107,047 48
38	Oshawa	11,924 97	82,167 15	6,766 39	717 77	101,576 28
39	Ottawa	1,072,309 68			4,554 31	1,076,863 99
40	Peterborough Radial	56,221 28			2 50	56,223 78
41	Pictou County					
42	Port Arthur	94,019 01		437 50	185 60	94,642 11
43	Quebec Ry, Lt & P. Co. (citadelle)	512,066 61	10 37	198 12	8,628 85	520,903 95
44	" " (Montmorency)	187,153 89		6,241 75	8,934 28	202,329 92
45	Regina Municipal	179,215 35	8,142 46	881 25	689 98	188,929 04
46	Sandwich, Windsor & Amherstburg	294,369 50	653 75	7,595 71		302,618 96
47	Sarnia	47,940 20	6,042 59	5,783 90		59,766 69
48	Sherbrooke	48,608 80			55 00	48,663 80
49	St. John					
50	St. Stephen	38,056 40				38,056 40
51	St. Thomas	19,932 91				19,932 91
52	Saskatoon	165,180 29			725 50	165,905 79
53	Suburban Rapid Transit	36,025 96	3,786 75	976 00	35 00	40,823 71
54	Toronto	5,749,928 48				5,749,928 48
55	Toronto Suburban	135,415 36	686 64	1,609 20		137,711 20
56	Toronto & York Radial	449,188 44	67,976 32	5,010 47		522,175 23
57	Windsor, Essex & Lake Shore	133,141 97	26,616 31	2,996 04	1,657 15	164,411 47
58	Winnipeg	2,104,151 46		480 00	6,481 93	2,111,113 39
59	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	110,088 78	16,139 41	1,445 46	183 05	127,856 70
60	Yarmouth	10,558 30		387 57	313 00	11,258 87
61	Schomberg & Aurora Railway	6,617 69	7,068 06			13,685 75
62	Three Rivers Traction Company	20,602 65				20,602 65
63	Toronto Civic Railway	212,288 89				212,288 89
	Total	18,937,327 86	1,218,763 88	112,309 43	134,359 96	20,402,761 13

pour l'année expirée le 30 juin 1916.

Recettes diverses.							Total, recettes brutes d'exploitation.	Numéro.
Publicité.	Loyer de terrains ou bâtiments.	Loyer de voies.	Loyer de matériel.	Vente de force motrice.	Autres recettes diverses.	Total des recettes diverses.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
750 00	....	....	3,498 48	....	34 38	4,282 86	51,656 50	1
117 50	103 50	....	....	....	103 37	324 37	8,271 40	2
....	323 00	600 00	....	667 44	19 80	1,610 24	218,032 13	3
458 00	....	....	210 63	....	....	668 63	29,258 68	4
....	5,934 92	....	363 60	....	....	6,298 52	141,647 23	5
1,380 00	....	....	....	....	468 13	1,848 13	99,717 60	6
9,745 40	....	....	....	....	....	9,745 40	2,468,143 45	7
9,886 78	....	....	....	....	161 00	10,047 78	548,494 93	8
....	....	....	....	....	....	....	331 65	9
955 00	25 00	....	....	....	136 97	1,116 97	220,412 13	10
316 92	340 92	....	927 00	16 00	5,540 45	7,141 29	148,164 05	11
464 00	....	....	....	280 26	1,841 33	2,585 59	33,555 09	12
3,544 81	724 00	285 51	....	....	442 78	4,997 10	534,163 04	13
481 00	4 00	....	....	....	352 35	837 35	113,421 32	14
392 00	200 00	....	....	....	186 68	778 68	45,143 14	15
2,111 12	....	....	....	....	....	2,111 12	350,077 04	16
124 99	162 00	2,795 68	296 11	....	....	3,378 78	75,599 88	17
350 00	2,022 00	....	5,057 98	....	....	7,429 98	136,420 42	18
724 98	2,084 71	....	1,629 27	....	....	4,438 96	659,709 00	19
300 00	751 00	....	7,136 73	....	....	8,187 73	171,407 24	20
1,075 00	....	306 00	87 00	....	....	1,468 00	157,800 88	21
1,271 69	....	....	....	....	30,989 15	32,260 84	97,386 24	22
400 00	1,088 31	....	....	....	220 00	1,708 31	43,229 97	23
762 00	720 00	....	....	....	....	1,482 00	46,853 14	24
....	....	....	....	....	....	....	94,976 86	25
3,099 76	156 00	....	....	....	360 20	3,615 96	422,640 71	26
....	....	....	....	....	129 05	646 55	82,410 35	27
517 50	2,570 20	6,386 65	....	....	4,309 50	13,266 35	281,058 32	28
....	200 00	....	....	....	....	200 00	16,808 64	29
1,446 00	133 75	....	890 00	1,800 46	173 30	4,443 51	217,378 49	30
....	....	....	....	....	....	....	6,609,765 00	31
1,608 15	....	....	....	....	1,195 53	2,803 68	89,599 58	32
....	256 16	....	....	....	....	256 16	11,635 16	33
1,038 51	225 01	....	5 04	796 02	5 80	2,070 38	121,242 88	34
524 44	912 94	45 00	....	....	2,803 01	4,285 39	691,593 59	35
199 97	....	....	....	....	....	199 97	25,738 54	36
521 77	....	163 00	....	....	483 00	1,167 77	108,215 25	37
240 00	1,091 52	....	....	....	2,483 57	3,815 09	105,391 37	38
3,125 00	762 40	....	....	551 88	....	4,439 28	1,081,303 27	39
....	403 32	....	....	....	74 60	477 92	56,701 70	40
....	....	....	....	....	....	....	....	41
678 25	....	....	357 12	416 66	281 00	1,733 03	96,375 14	42
2,309 04	....	....	....	....	311 79	2,620 83	523,524 78	43
....	1,694 68	....	....	....	6,373 75	8,068 43	210,398 35	44
3,176 66	....	....	....	....	759 91	3,936 57	192,865 61	45
1,040 00	140 00	....	....	26,793 08	516 78	28,489 86	331,108 82	46
400 00	....	....	....	....	2,770 08	3,170 08	62,936 77	47
567 00	....	....	....	....	390 22	957 22	49,621 02	48
....	....	....	....	....	....	....	....	49
254 00	....	....	....	1,929 70	290 15	2,473 85	40,530 25	50
....	337 50	857 97	....	....	1,134 75	2,330 22	22,263 13	51
1,295 25	49 00	....	....	....	622 54	1,966 79	167,872 58	52
....	....	7,261 04	....	....	....	7,261 04	48,084 75	53
18,499 98	....	....	....	....	70,964 94	89,464 92	5,839,393 40	54
455 00	....	....	....	26,073 77	400 33	26,927 10	164,640 30	55
1,300 00	1,083 50	....	....	....	23,291 37	25,674 87	547,850 10	56
480 00	109 00	....	....	....	194 30	783 30	165,194 77	57
9,390 00	....	249 98	900 00	....	....	10,539 98	2,121,653 37	58
600 00	....	500 00	....	....	279 39	1,379 39	129,236 09	59
....	....	....	....	....	28,081 60	28,081 60	39,340 47	60
....	....	....	....	....	....	....	13,685 75	61
251 50	....	....	....	....	639 25	890 75	21,493 40	62
570 00	....	....	....	....	....	570 00	212,858 89	63
89,198 97	24,608 34	19,450 83	21,358 96	59,325 27	189,816 10	403,758 47	27,416,284 60	

TABLEAU 5.—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Entretien—Voies et structures. Entretien de voies et chaussées.	Entretien de lignes électriques.	Entr. des bâtim. et aménag.	Total, voies et structures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	2,375 72	117 18	26 81	2,519 71
2	Berlin and Northern	120 54	....	23 42	143 96
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	12,663 46	1,558 26	1,528 46	15,750 18
4	Brandon Municipal	939 92	266 57	....	1,206 49
5	Brantford and Hamilton	12,578 95	1,939 63	190 18	14,708 76
6	Brantford Municipal	5,323 38	937 65	28 97	6,290 00
7	British Columbia	100,145 00	38,324 00	983 83	139,452 83
8	Calgary	14,411 67	5,614 29	114 66	20,140 62
9	Canadian Resources Development	....	....	....	....
10	Cape Breton	14,935 38	4,060 45	1,031 11	20,026 94
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	11,986 21	1,178 47	1,767 16	14,931 84
12	Cornwall	1,138 24	111 72	80 00	1,329 96
13	Edmonton Radial	7,396 25	2,111 23	546 78	10,054 26
14	Fort William	3,057 14	1,423 79	208 05	4,688 98
15	Guelph Radial	2,583 27	686 97	17 84	3,288 08
16	Halifax Tramways	18,150 61	865 23	579 21	19,595 05
17	Hamilton and Dundas	5,774 68	1,162 70	184 82	7,122 20
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	17,355 98	3,694 13	1,134 49	22,184 60
19	Hamilton Street	9,897 00	7,083 20	38 43	17,018 63
20	Hamilton Radial	23,856 78	3,291 09	786 48	27,934 35
21	Hull	11,040 19	3,350 38	972 27	15,362 84
22	International Transit Co	2,550 61	108 79	30 70	2,690 10
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	3,199 94	119 87	177 60	3,497 41
24	Lethbridge Municipal	1,670 50	209 71	580 32	2,460 53
25	Levis, comté de	8,447 49	483 89	76 64	9,008 02
26	London Street	24,876 35	11,142 79	835 28	36,854 42
27	London and Lake Erie	10,747 62	1,616 99	611 91	12,976 52
28	London and Port Stanley	10,815 42	1,584 53	173 08	12,573 03
29	Moncton Tramways	696 73	364 63	36 01	1,097 37
30	Montreal and Southern Counties	12,754 28	2,480 91	1,213 39	16,448 58
31	Montreal Tramways	....	....	....	....
32	Moosejaw	1,699 93	227 53	104 48	2,031 94
33	Nelson	392 94	54 18	38 53	485 65
34	Niagara Falls, Park and River	19,251 65	4,889 58	673 95	24,815 18
35	Niagara, St. Catharines and Toronto	35,823 47	8,408 98	10,413 80	54,646 25
36	Niagara, Welland and Lake Erie	19 65	10 80	24 76	55 21
37	Nipissing Central	10,757 40	331 50	....	11,088 90
38	Oshawa	8,906 71	200 09	241 24	9,348 04
39	Ottawa	25,708 87	15,032 97	2,495 22	43,237 06
40	Peterborough Radial	964 24	209 41	....	1,173 65
41	Pictou County	....	....	....	....
42	Port Arthur	3,849 86	2,789 59	27 81	6,667 26
43	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (citadelle)	21,050 53	6,759 04	1,668 58	29,478 15
44	" " " (Montmorency)	15,441 83	3,980 72	2,996 06	22,418 61
45	Regina Municipal	3,144 83	2,913 41	183 77	6,242 01
46	Sandwich, Windsor and Amherstburg	19,529 23	5,106 15	399 68	25,035 06
47	Sarnia	3,425 03	90 03	61 15	3,576 21
48	Sherbrooke	3,407 85	1,391 96	281 87	5,081 68
49	St. John	....	....	....	....
50	St. Stephen	3,116 17	111 76	531 86	3,759 79
51	St. Thomas	2,331 05	14 00	....	2,345 05
52	Saskatoon	6,021 60	97 32	412 73	6,531 65
53	Suburban Rapid Transit	5,427 22	1,084 98	7 50	6,519 70
54	Toronto	76,049 02	37,904 92	8,456 67	122,410 61
55	Toronto Suburban	5,143 00	1,018 66	94 55	6,256 21
56	Toronto and York Radial	23,029 23	5,370 49	4,422 66	32,822 38
57	Windsor, Essex and Lake Shore	14,882 96	3,543 56	312 32	18,738 84
58	Winnipeg	48,783 86	8,976 71	981 15	58,741 72
59	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	10,684 91	603 43	414 51	11,702 85
60	Yarmouth	127 53	74 51	19 27	221 31
61	Schomberg and Aurora Railway	3,875 08	51 83	43 62	3,970 53
62	Three Rivers Traction Company	984 84	145 29	....	1,130 13
63	Toronto Civic Railway	1,822 51	725 67	191 46	2,739 64
	Total	727,142 31	208,008 12	49,477 10	984,627 53

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1916.

Entretien—Matériel.							
Entretien du matériel à vapeur.	Entretien du matériel électrique.	Entretien des voitures.	Entr. du matériel élect. des voitures.	Entretien du matériel divers.	Dépenses diverses des ateliers.	Total du matériel.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	...	4,792 32	...	...	198 50	4,990 82	1
...	...	590 97	...	...	...	590 97	2
100 42	825 40	670 25	4,096 85	865 45	...	6,558 37	3
...	...	363 51	46 53	138 85	0 30	549 19	4
...	593 22	4,123 37	5,494 68	...	14,513 23	24,724 50	5
...	...	2,296 61	...	...	...	2,296 61	6
...	16,070 00	84,406 36	34,792 05	106 82	5,541 33	140,916 56	7
...	...	23,045 00	8,496 13	337 32	2,409 97	34,288 42	8
...	...	35 96	...	...	...	35 96	9
...	4,109 91	9,194 48	3,948 70	1,661 58	467 41	19,382 08	10
0 72	...	1,953 16	1,563 74	800 31	512 90	4,830 83	11
...	...	2,691 47	929 10	157 49	...	3,778 06	12
...	...	22,174 90	7,896 90	297 72	1,880 95	32,250 47	13
...	850 97	5,328 08	4,122 64	130 64	1,181 04	11,613 37	14
...	325 00	2,135 60	2,034 21	107 23	...	4,602 04	15
...	...	11,883 14	8,212 45	1,185 95	306 00	21,587 54	16
...	...	482 39	274 88	...	8,343 85	9,101 12	17
...	544 40	6,917 65	3,703 28	...	6,946 68	18,112 01	18
...	...	29,176 65	20,222 79	...	30,941 22	80,340 66	19
...	...	6,355 20	3,287 65	...	8,519 05	18,161 90	20
...	...	...	20,918 86	...	...	20,918 86	21
1,387 61	...	3,448 46	1,324 31	2 64	537 89	6,700 91	22
...	537 25	1,198 66	176 80	...	...	1,912 71	23
...	...	3,589 23	1,532 15	356 81	15 23	5,493 42	24
...	780 61	5,567 16	6,542 60	601 46	1,003 12	14,494 95	25
...	...	15,729 26	9,695 25	14,893 82	...	40,318 33	26
...	621 95	7,646 00	...	...	...	8,267 95	27
...	...	9,655 03	2,583 02	40 94	1,859 77	14,138 76	28
...	...	2,462 05	698 13	13 70	255 32	3,429 20	29
...	104 66	6,621 17	5,647 21	1,240 75	...	13,613 79	30
...	...	...	...	...	...	...	31
...	1,491 55	1,812 69	373 11	103 16	225 82	4,006 33	32
...	...	682 42	91 07	...	...	773 49	33
...	205 34	3,871 94	1,081 35	52 60	...	5,211 23	34
...	604 17	29,725 66	36,878 33	126 95	1,674 70	69,009 81	35
...	21 99	646 23	72 84	...	...	741 06	36
...	...	2,897 49	1,307 03	...	326 62	4,531 14	37
...	28 76	2,173 60	1,158 23	885 78	...	4,246 37	38
...	11,659 01	35,575 58	27,350 16	823 72	2,683 43	78,091 90	39
...	38 87	2,311 81	1,069 08	20 57	...	3,440 33	40
...	101 75	4,625 67	2,301 34	13 50	1,576 07	8,618 33	42
...	...	22,997 27	10,372 10	152 97	...	33,522 34	43
72 66	120 50	4,615 33	9,812 46	72 66	878 62	15,572 23	44
...	...	2,712 36	1,109 81	1,820 53	908 52	6,551 22	45
...	630 49	13,319 94	7,849 19	156 67	...	21,956 29	46
...	...	...	3,233 50	...	95 83	3,329 33	47
...	...	1,338 34	705 63	603 31	22 78	2,670 06	48
...	...	...	...	...	...	...	49
...	...	776 64	708 89	13 37	...	1,498 90	50
...	...	...	1,478 03	...	...	1,478 03	51
956 95	...	7,036 52	1,172 51	3,836 57	...	13,002 55	52
...	119 50	...	...	...	1 70	121 20	53
28,775 77	2,342 73	129,310 99	96,503 72	25,952 29	20,112 77	302,998 27	54
...	...	6,725 68	1,105 18	1,080 54	819 23	9,730 63	55
385 45	623 67	22,461 18	17,640 27	15,056 80	84 52	56,251 89	56
862 02	...	10,826 45	9,472 68	492 14	...	21,653 29	57
...	356 84	65,450 15	44,447 87	6,267 13	3,698 05	120,220 04	58
...	366 13	2,920 62	2,743 50	46 02	...	6,076 27	59
254 22	...	898 06	622 07	...	...	1,774 35	60
...	12 15	19 01	...	...	105 22	136 38	61
...	...	2,659 45	...	8 53	131 19	2,799 17	62
...	...	12,523 87	4,539 64	47 28	1,104 29	18,215 08	63
32,795 82	44,086 82	665,449 04	443,440 50	80,572 57	119,883 12	1,386,227 87	

TABLEAU 5—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Transport—Mise en activité du matériel			
		Salaires, matériel de force motrice.	Combustible pour force motrice.	Eau pour force motrice.	Huile et chiffons pour force motrice.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo				
2	Berlin and Northern				
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	2,089 20	1,315 00		315 00
4	Brandon Municipal				
5	Brantford and Hamilton	3,779 45			
6	Brantford Municipal				
7	British Columbia	15,749 00		8,674 72	
8	Calgary				
9	Canadian Resources Development				
10	Cap-Breton				
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie				
12	Cornwall	1,207 93	386 39	120 00	
13	Edmonton Radial				
14	Fort William	1,478 11			22 85
15	Guelph Radial				
16	Halifax Tramway	5,471 60	15,987 60	640 00	367 20
17	Hamilton and Dundas				
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	3,828 47			
19	Hamilton Street				
20	Hamilton Radial				
21	Hull				
22	International Transit Co				
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
24	Lethbridge Municipal				
25	Lévis, comté de	930 00			39 59
26	London Street	330 00			
27	London and Lake Erie	2,566 51			
28	London and Port Stanley				
29	Moncton Tramways				
30	Montreal and Southern Counties	5,097 34			
31	Montreal Tramways				
32	Moosejaw	5,464 31	6,379 89	298 07	567 09
33	Nelson	491 40			
34	Niagara Falls, Park and River	5,777 20			3 70
35	Niagara, St. Catharines and Toronto	8,483 36			
36	Niagara, Welland and Lake Erie				
37	Nipissing Central	2,154 20			
38	Oshawa	3,140 95			
39	Ottawa	31,391 62	2,127 93	2,736 39	117 65
40	Peterborough Radial				20 20
41	Pictou County				
42	Port Arthur	34 57	15 02		
43	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)				
44	" " " (Montmorency)	1,230 52			
45	Regina Municipal				
46	Sandwich, Windsor and Amherstburg	6,243 50	1,514 55		
47	Sarnia				
48	Sherbrooke				
49	St. John				
50	St. Stephen	1,445 53	878 09		
51	St. Thomas				
52	Saskatoon				
53	Suburban Rapid Transit	2,586 20			
54	Toronto	31,269 29	9,457 35	37 93	196 17
55	Toronto Suburban	897 16			
56	Toronto and York Radial	15,309 08	3,651 75		299 29
57	Windsor, Essex and Lake Shore	4,300 19	11,068 32		
58	Winnipeg	28,378 87	24,143 79	366 49	56 49
59	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	4,763 80			
60	Yarmouth	4,172 28	4,126 15		47 73
61	Schomberg and Aurora Railway	355 43	3,121 85		
62	Three Rivers Traction Company				
63	Toronto Civic Railway				
	Total	200,417 07	84,173 68	12,873 60	2,052 96

pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

de force motrice.		Transport—Services des voitures.						
Fournitures et dépenses diverses de force motrice.	Louage de force motrice.	Total mis en activité de force motrice.	Surintendance des transports.	Salaires des conducteurs.	Salaires dee mécaniciens.	Salaires de divers employés au service des voitures.	Salaires des employés de garage.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	7,356 09	7,356 09	800 04	6,055 69	6,055 69	...	...	1
...	...	...	...	1,094 76	1,094 75	...	...	2
...	20,763 38	24,482 58	2,280 00	9,718 10	9,791 20	5,512 00	5,638 35	3
...	8,537 80	8,537 80	...	4,549 70	4,549 70	...	3,912 55	4
...	13,294 59	17,074 04	1,474 00	5,114 72	5,114 72	3,936 04	2,625 12	5
...	16,962 23	16,962 23	...	11,872 80	11,872 80	...	4,128 19	6
38,977 39	616,223 29	679,624 40	75,525 00	404,269 99	404,269 99	54,496 60	73,797 34	7
...	85,622 47	85,622 47	2,834 61	89,398 91	89,398 85	...	4,951 62	8
...	474 99	474 99	...	282 97	282 97	...	...	9
...	19,244 59	19,244 59	3,154 96	17,444 21	17,444 20	2,553 33	4,252 59	10
27 35	13,350 83	13,378 18	777 00	9,438 77	7,071 85	5,231 17	2,083 05	11
218 46	...	1,932 78	...	4,537 41	4,537 40	...	...	12
...	102,215 98	102,215 98	7,400 21	77,252 67	77,252 66	4,025 01	9,793 06	13
45 72	17,633 32	19,180 00	1,356 00	15,186 46	15,899 12	71 01	6,415 39	14
...	6,979 30	6,979 30	...	...	...	...	...	15
3,274 00	...	25,740 40	582 80	41,317 43	41,317 43	4,600 56	10,927 32	16
...	7,666 56	7,666 56	698 02	5,960 65	5,960 66	32 55	151 33	17
...	12,768 18	16,596 65	1,494 81	7,892 02	7,892 02	7,233 54	692 65	18
...	67,202 30	67,202 30	11,736 07	70,974 75	70,974 75	...	5,637 64	19
...	20,320 65	20,320 65	2,899 25	12,349 87	12,349 88	2,697 29	1,177 11	20
...	16,070 10	16,070 10	...	20,394 48	20,394 48	...	...	21
...	9,999 96	9,999 96	811 36	7,368 55	7,260 20	1,221 80	1,419 86	22
...	4,758 68	4,758 68	...	4,397 20	4,517 30	3,900 35	...	23
...	17,131 40	17,131 40	444 00	5,183 81	5,183 81	...	...	24
...	10,499 00	11,468 59	1,380 00	10,405 09	10,823 31	...	2,071 72	25
...	39,264 70	39,594 70	6,913 26	55,855 53	55,908 26	6,037 42	6,200 91	26
207 31	16,036 84	18,810 66	1,672 81	8,662 45	8,662 45	...	1,200 00	27
...	38,812 99	38,812 99	6,038 40	13,027 22	13,027 21	...	224 36	28
...	4,956 00	4,956 00	600 00	3,213 71	3,212 77	658 77	...	29
463 07	28,916 32	34,476 73	7,429 42	15,503 48	15,503 47	...	3,992 52	30
...	...	...	...	...	...	...	...	31
851 18	...	13,560 54	479 77	16,555 22	16,555 22	...	2,545 60	32
...	...	491 40	1,500 00	2,994 60	3,188 25	387 10	...	33
166 05	...	5,946 95	3,632 42	9,855 40	8,908 68	496 36	2,268 50	34
...	35,904 67	44,388 03	11,309 55	51,311 81	51,311 81	29,764 58	6,975 93	35
...	1,684 43	1,684 43	120 00	2,770 45	2,586 15	...	119 44	36
1,399 59	16,123 50	19,677 29	1,455 48	9,168 22	9,168 22	3,426 48	65 61	37
...	7,200 00	10,340 95	1,758 88	5,360 39	5,360 38	8,940 00	2,190 00	38
1,509 15	19,999 92	57,882 66	...	144,275 25	144,275 25	6,704 05	16,822 48	39
...	3,000 00	3,020 20	1,026 70	8,747 11	8,602 16	1,155 79	...	40
...	...	90,921 10	...	...	...	...	...	41
...	19,999 92	20,049 51	2,839 99	14,161 63	14,063 35	1,780 43	...	42
...	35,712 73	35,712 73	13,299 39	62,392 91	62,392 90	1,499 17	15,037 04	43
...	20,000 04	21,230 56	3,296 79	15,459 44	12,601 25	17,082 04	802 31	44
...	45,615 23	45,615 23	3,156 10	37,546 46	38,483 11	3,170 51	12,860 03	45
665 69	33,788 74	42,212 48	1,500 00	34,354 24	34,354 24	...	...	46
...	9,174 55	9,174 55	...	5,618 85	5,618 84	...	2,364 62	47
...	6,000 00	6,000 00	767 18	6,733 75	6,700 72	...	3,529 65	48
...	...	...	...	...	...	...	...	49
1,378 48	7,500 00	11,202 10	...	3,470 32	3,536 62	...	2,184 82	50
...	5,248 11	5,248 11	...	6,336 40	6,336 39	...	2,854 35	51
468 21	26,035 05	26,503 26	3,361 51	26,277 33	26,277 34	...	...	52
48 38	25,756 42	28,391 00	...	12,751 30	11,854 60	...	...	53
549 14	717,542 97	759,052 85	176,913 38	611,599 73	593,319 39	225,992 53	...	54
78 38	16,906 37	17,881 91	1,875 00	12,427 24	12,892 81	618 98	940 32	55
275 55	84,000 00	103,535 67	11,423 14	28,495 03	28,494 03	4,465 21	13,806 07	56
1,032 98	...	16,401 49	605 52	6,205 36	6,205 35	15,564 28	...	57
3,969 77	122,531 90	179,447 31	37,768 60	376,642 15	381,722 45	12,104 02	33,501 02	58
234 62	19,308 75	24,307 17	...	8,632 05	8,529 20	5,015 35	513 80	59
310 45	...	8,656 61	...	2,062 24	2,062 23	...	...	60
2 26	450 00	3,929 54	60 00	1,470 13	1,470 12	1,861 40	...	61
...	3,642 64	3,642 64	...	...	2,079 20	2,079 20	5 50	62
...	59,866 61	59,866 61	6,529 02	36,462 60	36,696 26	2,506 65	6,480 23	63
56,153 18	2,566,055 09	2,921,725 58	422,980 44	2,498,861 01	2,483,270 42	446,821 55	277,160 00	

TABLEAU 5—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Transport—Service			
		Fournitures, service des voitures	Dépenses diverses—Service des voitures.	Louage du matériel.	Sable et nettoyage de la voie.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	1,769 92			
2	Berlin and Northern	62 86			60 46
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		8,191 26		
4	Brandon Municipal	963 17	860 59		322 39
5	Brantford and Hamilton	1,704 16	1,888 93	885 19	
6	Brantford Munucipal				
7	British Columbia	10,891 01	76,265 78	2,580 56	9,003 21
8	Calgary	7,751 65	951 67		2,225 13
9	Canadian Resources Development		27 15		56 05
10	Cape Breton		4,178 60		389 82
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	23 84	5,445 19	6,491 75	
12	Cornwall				849 64
13	Edmonton Radial		15,925 68		5,506 73
14	Fort William	2,076 48	823 14		
15	Guelph Radial		15,266 22		
16	Halifax Tramway	649 69	9,437 52		11,043 71
17	Hamilton and Dundas	869 98	839 52	5,231 23	
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	1,784 71	1,832 44	6,377 21	
19	Hamilton Street	9,656 90	7,380 46	4,829 32	
20	Hamilton Radial	2,334 62	2,079 40	20,935 68	
21	Hull	1,555 10	900 00		
22	International Transit Co	306 94	648 98		
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
24	Lethbridge Municipal	264 44	203 67		737 89
25	Lévis, comté de	586 74	1,361 28	2,171 56	503 28
26	London Street	1,640 19	137 87		
27	London and Lake Erie	1,125 00		1,062 73	
28	London and Port Stanley	6,463 21	21,598 66	25,549 47	2,085 26
29	Moncton Tramways	396 06	755 71		
30	Montreal and Sounthern Counties		17,925 51	61 65	
31	Montreal Tramways				
32	Moosejaw		1,484 45		
33	Nelson	205 84			
34	Niagara Falls, Park and River		1,470 36		583 25
35	Niagara, St. Catharines and Toronto		25,588 28	31,621 19	
36	Niagara, Welland and Lake Erie	52 22			
37	Nipissing Central		4,304 98		
38	Oshawa		3,070 32	3,250 85	
39	Ottawa		33,120 30		
40	Peterborough Radial	645 96	276 64		515 43
41	Pictou County				
42	Port Arthur	2,216 38	709 03		
43	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadelle)		10,922 33		3,000 00
44	" " " (Montmorency)		8,188 72		
45	Regina Municipal	5,509 72	438 13		2,339 72
46	Sandwich, Windsor and Amherstburg		7,214 99		
47	Sarnia				
48	Sherbrooke		257 44		
49	St. John				
50	St. Stephen				
51	St. Thomas				
52	Saskatoon		7,458 99		
53	Suburban Rapid Transit		848 11	1,800 00	283 12
54	Toronto			5,355 81	5,125 46
55	Toronto Suburban	946 83	868 85		1,354 28
56	Toronto and York Radial		13,536 20	1,086 24	6,715 65
57	Windsor, Essex and Lake Shore		794 89		
58	Winnipeg	18,886 91	35,748 65		
59	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	1,328 41		2,634 77	
60	Yarmouth		513 36		
61	Schomberg and Aurora Railway	747 42			1,312 11
62	Three Rivers Traction Conpamy	338 84	116 64		593 20
63	Toronto Civic Railway	4,855 94	227 05		681 06
	Total	88,611 14	352,096 94	121,925 21	55,286 85

pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Suite.*

des voitures—*Suite.*		En général.						
Enlèvement des neiges et glaces.	Total service des voitures.	Appointements des hauts fonctionnaires.	Appointements des commis.	Impressions et papeterie.	Dépenses de bureau.	Dépenses de magasin.	Dépenses d'établc.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
681 12	15,362 46	...	604 63	...	280 65	...	...	1
...	2,312 83	115 00	1,088 88	...	50 00	...	...	2
1,376 35	42,507 26	4,731 55	14,570 45	915 40	1,220 50	83 46	...	3
845 27	16,003 37	1,187 26	...	23 25	...	...	...	4
1,807 51	24,550 39	1,911 30	6,385 21	544 58	...	...	4,472 78	5
655 38	28,529 17	...	4,692 21	242 15	1,459 58	...	484 10	6
18,610 74	1,129,710 22	38,688 00	93,836 00	19,127 00	20,246 00	8,592 00	6,846 27	7
1,364 94	198,877 38	6,490 60	2,858 68	582 46	506 02	852 28	...	8
84 06	733 20	...	...	...	...	...	...	9
3,221 37	52,639 08	5,559 51	5,653 75	863 92	1,084 47	619 91	447 01	10
442 40	37,018 02	3,447 27	2,803 87	507 89	931 20	22 42	...	11
...	9,924 45	...	1,086 28	210 88	517 09	...	...	12
1,008 29	198,164 31	4,012 50	7,689 35	368 65	960 25	1,112 20	126 54	13
3,127 11	44,954 71	1,704 62	1,618 75	175 57	84 88	293 81	...	14
...	15,266 22	...	1,270 05	186 54	...	138 23	...	15
2,339 85	122,216 31	8,364 80	1,150 80	...	1,268 00	459 20	725 60	16
272 97	20,016 91	865 89	2,885 29	172 14	...	...	48 00	17
944 15	36,143 55	1,878 62	7,224 99	651 13	...	...	1,352 09	18
3,331 98	184,521 87	8,170 21	17,154 84	1,020 49	...	...	...	19
1,980 29	58,803 39	2,402 09	7,427 26	491 30	...	...	777 71	20
10,277 38	53,521 44	3,014 00	2,885 35	597 21	864 89	...	3,288 83	21
431 42	19,469 11	457 14	238 89	215 52	25 33	...	...	22
624 84	13,439 69	2,899 00	...	229 21	420 12	...	...	23
737 89	12,755 51	...	1,154 50	98 34	13 81	2 98	...	24
5,736 10	35,039 08	3,100 00	1,216 65	441 00	229 26	...	769 82	25
1,241 30	133,934 74	4,800 00	3,084 49	208 51	805 09	...	424 95	26
...	22,385 44	3,000 00	8,699 90	1,656 96	714 25	...	...	27
8,213 89	96,227 68	5,468 06	3,666 24	3,210 65	1,218 92	797 42	...	28
...	8,837 00	...	...	...	...	...	...	29
...	60,416 05	...	10,660 19	2,288 58	1,851 63	1,160 07	...	30
...	...	...	...	...	...	...	...	31
841 64	38,461 90	3,000 00	2,785 83	702 98	476 67	15 85	237 55	32
...	8,275 79	...	...	...	...	...	...	33
1,038 56	28,253 53	630 92	496 63	151 90	164 86	161 98	159 32	34
3,870 08	211,753 23	12,871 11	13,996 22	2,918 63	2,058 26	...	...	35
66 36	5,714 62	...	630 00	29 35	140 00	...	...	36
...	27,588 99	1,323 80	2,023 36	568 65	71 15	...	...	37
...	29,930 82	2,255 00	936 00	87 07	1,206 52	...	712 55	38
46,685 63	391,882 96	20,649 52	4,865 04	1,585 17	606 53	1,717 55	1,733 43	39
468 74	21,438 53	1,049 32	2,731 14	312 56	524 67	154 75	...	40
...	...	...	...	...	...	...	...	41
497 81	36,268 62	...	4,411 52	142 27	1,428 22	747 28	...	42
20,897 28	189,441 02	8,043 98	4,021 99	1,667 88	458 21	3,559 11	1,092 00	43
4,032 69	61,463 24	1,902 62	7,239 28	2,834 08	763 52	...	...	44
9,342 99	112,846 77	2,273 90	5,222 84	145 88	167 35	626 40	580 79	45
...	77,423 47	4,133 33	5,013 94	1,558 36	1,279 03	...	...	46
...	13,602 31	1,632 00	1,716 00	103 86	373 11	...	1,540 53	47
1,070 83	19,059 57	...	1,982 40	324 18	...	129 22	...	48
...	...	...	...	...	...	...	...	49
83 75	9,275 51	2,396 00	572 00	19 25	...	...	...	50
...	15,527 14	960 00	480 00	...	46 25	...	...	51
...	63,375 17	...	265 67	...	97 61	...	...	52
2,026 56	29,563 69	975 00	...	...	276 60	...	...	53
7,220 64	1,625,526 94	40,731 77	68,502 43	5,624 05	...	15,746 38	5,746 61	54
285 08	32,209 39	1,959 40	4,057 50	...	778 55	...	518 82	55
3,939 15	111,960 72	7,800 00	8,427 92	1,107 81	2,201 77	2,359 02	9,894 34	56
...	29,375 40	3,267 22	2,492 58	573 39	497 05	495 05	...	57
5,414 78	901,788 58	21,054 06	20,211 05	3,296 20	8,756 92	2,330 68	3,305 56	58
1,766 99	28,420 57	4,151 02	3,660 85	858 12	687 74	...	...	59
...	4,637 83	2,145 25	1,073 99	145 37	775 52	...	409 64	60
302 60	7,223 78	...	200 00	59 50	...	...	...	61
2,621 72	7,834 30	952 24	789 27	170 00	371 38	1 10	377 34	62
289 33	94,728 14	1,029 00	7,474 10	2,261 47	...	1,686 76	902 66	63
182,119 81	6,929,133 37	259,453 88	387,886 05	62,277 31	58,959 43	43,859 11	46,974 84	

TABLEAU 5—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Dépenses en		
		Publicité et attractions.	Dépenses diverses générales.	Dommages.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	....	2,204 57	....
2	Berlin and Northern	....	393 38	....
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	54 47	3,985 48	40 74
4	Brandon Municipal	....	65 10	155 00
5	Brantford and Hamilton	44 47	992 74	3,242 44
6	Brantford Municipal	12 58	669 55	770 27
7	British Columbia	4,628 08	51,189 38	74,739 09
8	Calgary	350 26	20,837 88	....
9	Canadian Resources Development	....	....	....
10	Cape Breton	109 92	4,093 22	3,221 55
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	....	470 90	1,915 74
12	Cornwall	1,539 38	....	649 75
13	Edmonton Radial	2,125 05	1,266 34	4,911 34
14	Fort William	....	130 82	51 29
15	Guelph Radial	....	479 14	35 80
16	Halifax Tramway	9 56	1,232 00	....
17	Hamilton and Dundas	88 34	339 49	1,631 45
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	47 33	991 61	3,842 08
19	Hamilton Street	292 90	1,219 88	19,658 73
20	Hamilton Radial	56 16	1,142 32	3,880 21
21	Hull	78 26	1,608 28	2,600 00
22	International Transit Co	....	21,552 67	....
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	1,714 54	1,072 05	193 72
24	Lethbridge Municipal	397 06	868 91	47 37
25	Comté de Lévis	35 00	1,899 26	705 61
26	London Street	....	4,671 91	14,591 34
27	London and Lake Erie	684 74	3,481 72	981 65
28	London and Port Stanley	764 02	554 69	604 53
29	Moncton Tramways	....	120 00	....
30	Montreal and Southern Counties	1,505 98	519 22	5,085 02
31	Montreal Tramways	....	....	....
32	Moosejaw	42 93	211 17	127 50
33	Nelson	....	2,882 50	....
34	Niagara Falls, Park and River	3,956 89	3,493 16	148,524 03
35	Niagara, St. Catharines and Toronto	4,556 20	6,304 81	14,544 92
36	Niagara, Welland and Lake Erie	....	298 89	15 30
37	Nipissing Central	440 15	53 35	600 77
38	Oshawa	....	....	....
39	Ottawa	1,532 08	17,578 03	13,673 82
40	Peterborough Radial	17 73	1,393 68	10 00
41	Pictou County	....	....	....
42	Port Amherst	398 71	400 20	108 00
43	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadelle)	....	5,432 41	2,406 70
44	" " " (Montmorency)	1,579 07	7,447 95	165 93
45	Regina Municipal	560 49	138 27	64 27
46	Sandwich, Windsor and Amherstburg	145 00	3,417 77	5,887 35
47	Sarnia	478 38	8,325 82	....
48	Sherbrooke	....	59 68	1,002 67
49	St-Jean	....	....	....
50	St. Stephen	....	342 85	50 00
51	St-Thomas	....	3 00	....
52	Saskatoon	4,411 67	238 37	....
53	Suburban Rapid Transit	....	516 64	153 48
54	Toronto	....	34,975 39	114,908 53
55	Toronto Suburban	48 87	1,496 21	133 38
56	Toronto and York Radial	3,198 50	11,400 00	4,775 72
57	Windsor, Essex and Lake Shore	1,529 50	1,205 50	....
58	Winnipeg	8,792 89	12,694 24	12,140 78
59	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	38 46	510 52	1,050 88
60	Yarmouth	5 51	326 92	....
61	Schomberg and Aurora Railway	....	106 89	....
62	Three Rivers Traction Company	10 10	365 43	....
63	Toronto Civic Railway	7 07	622 04	1,823 74
	Total	46,288 30	250,294 20	465,722 49

pour l'année expirée le 30 juin 1916—*Fin.*

général—*Fin.*							
Frais de justice se rattachant aux dommages.	Divers frais de justice.	Loyers de terrains et bâtiments.	Loyers de voies et gares terminales.	Assurance.	Total. Général.	Totaux des frais d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
	69 00	550 02		2,073 12	5,781 99	36,011 07	1
			1,935 83	329 56	3,912 65	6,960 41	2
	59 25	174 60	1,800 00	5,710 87	33,346 77	122,645 16	3
				932 77	2,363 38	28,660 23	4
	11 32	1,579 29	8,178 81	812 16	28,175 10	109,232 79	5
			428 22	2,101 73	10,860 39	64,938 40	6
16,024 00			11,823 63	13,452 93	359,192 38	2,448,896 39	7
	344 80	1,993 95		2,032 02	36,848 95	375,777 84	8
			178 41	56 00	234 41	1,478 56	9
	1,019 00			1,966 67	24,638 93	135,931 62	10
16 57			104 45	832 99	11,053 30	81,212 17	11
682 71				708 08	5,394 17	22,359 42	12
93 40			384 05	2,159 85	25,209 52	367,894 54	13
	224 68	360 00		2,561 98	7,206 40	87,643 46	14
				1,382 15	3,491 91	33,627 55	15
8,790 00	278 40			853 00	23,131 36	212,270 66	16
	160 91		5,824 14	137 00	12,152 65	56,059 44	17
	2,215 40	377 00	11,833 59	828 93	31,242 77	124,279 58	18
	116 40	15,321 93		2,262 50	65,217 88	414,301 34	19
	333 24		12,863 91	448 16	29,821 36	155,041 65	20
400 00				3,327 43	18,664 25	124,537 49	21
553 65	403 56	124 33		1,773 02	25,344 11	64,204 19	22
	15 00			610 89	7,154 53	30,763 02	23
				615 39	3,198 36	41,039 22	24
	681 93	569 57		4,443 85	14,091 95	84,102 59	25
	600 00			2,361 65	31,547 94	282,250 13	26
		560 00	1,714 98	1,659 47	23,153 67	85,594 24	27
	12 50			2,576 39	18,867 42	180,619 88	28
			2 00	90 00	212 00	18,531 57	29
	138 40	5,478 94	58,481 15	3,310 48	90,479 66	215,434 81	30
						3,707,053 00	31
2 00	102 41	56 76	6,501 00	1,665 27	15,927 92	73,988 63	32
				218 90	3,101 40	13,127 73	33
3,680 05	2,987 47	10,000 00		2,347 82	176,755 03	240,981 92	34
1,391 19				5,197 12	63,838 46	443,635 78	35
8 00	102 05	120 00	100 00	929 70	2,373 29	10,568 61	36
13 00			4,147 09	507 80	9,749 12	72,635 44	37
		180 00	1,076 22	1,506 83	7,960 19	61,826 37	38
	100 00			11,441 83	75,483 00	646,577 58	39
	293 91	133 68		1,476 64	8,098 08	37,170 79	40
							...
				1,800 00	9,436 20	81,039 92	42
	3,008 58			4,850 16	34,541 02	322,695 26	43
42 41	42 41			2,269 56	24,286 83	144,971 47	44
				5,912 32	15,692 51	186,947 74	45
	2,176 38			900 00	24,511 16	191,138 46	46
	18 00			841 60	15,029 30	44,711 70	47
6 00	21 35			1,749 08	5,274 58	38,085 89	48
							49
				505 38	3,885 48	29,621 78	50
			1 00	1,149 20	2,639 45	27,237 78	51
				2,198 22	7,211 54	116,624 17	52
	1,125 00				3,046 72	67,642 31	53
	12,807 97	1,967 45		116,963 96	417,974 54	3,227,963 21	54
	821 89	600 00		4,174 24	14,588 86	80,667 00	55
	2,478 20	2,650 44	17,350 97	4,391 18	78,035 87	382,606 53	56
				7,599 62	17,659 91	103,828 93	57
1,666 50	8,773 96		23,792 70	14,565 05	141,380 59	1,401,578 24	58
			250 00	1,002 71	12,210 30	82,717 16	59
	287 72	1,028 33		177 55	6,375 80	21,665 90	60
	5 00			5 95	377 34	15,637 57	61
15 00		80 00		732 35	3,864 21	19,270 45	62
				2,032 60	17,839 44	193,388 91	63
33,384 48	41,836 09	43,906 29	168,772 15	261,523 68	2,171,138 30	18,099,905 65	

TABLEAU 6—Sommaire descriptif du matériel pour l'année terminée le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Voitures à voyageurs.				Autres voitures.								Voitures de toutes catégories.
	Voitures à voyageurs fermées.	Voitures à voyageurs ouvertes.	Combinaison.	Total.	Marchandises.	Voitures-postes, mess. et bagage.	Combinaison.	Voitures de travail.	Chasse-neige.	Balayeuses.	Voitures diverses.	Total.	
Berlin and Waterloo	8	6		14				1	1	1		3	17
Berlin and Northern	3			3									3
Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	9	4	2	15	3		2	2		2	3	12	27
Brandon Municipal	10	10		20						1		1	21
Brantford and Hamilton	6			6				6				6	12
Brantford Municipal	13	4		17				1	1	2		5	22
British Columbia	383	4		387	466	14	5	70	2	6	4	567	954
Calgary	85	1		86	5			4	1		7	17	103
Canadian Resources Development	1			1				2			22	24	25
Cape Breton	22			22	3	1		1	3	1		9	31
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	8			8	20			1				21	29
Cornwall	7	3		10	2					1		3	13
Edmonton Radial			79	79				4		2	3	9	88
Fort William	26	1	27	54					1	1		2	56
Guelph Radial	9	5		14				3		1		4	18
Halifax Tramway	40	22		62				3		5	21	30	92
Hamilton and Dundas	1	2		3									3
Hamilton, Grimsby and Beamsville	8	2		10	4							4	14
Hamilton Street	82	19		101						3	1	4	105
Hamilton Radial	8			8	11				1			12	20
Hull	31	13		44	2	1		2	2	3	1	11	55
International Transit Co	11			11						1	1	2	13
Kingston, Portsmouth and Cataraqui	8		12	20	1			2		2		5	25
Lethbridge Municipal	10			10									10
Comté de Lévis	15	9		24		1		2	2	3		8	32
London Street	50	13		63				2		2	3	7	70
London and Lake Erie	14			14	9	4		2	1			16	30
London and Port Stanley	11			11	4	2		2			3	11	22
Moncton Tramways	4			4				1	1			2	6
Montreal and Southern Counties	24			24		2	4	2	2	2		12	36
Montreal Tramways													
Moosejaw	21			21				1		1		2	23
Nelson	2			2						1		1	3
Niagara Falls, Park and River	11	16		27		2			1		2	5	32
Niagara, St. Catharines and Toronto	38	16		54	55				2	1	13	71	125
Niagara, Welland and Lake Erie	3			3					1			1	4
Nipissing Central	8			8			1	3				4	12
Oshawa	3	3	2	8		2		3		1	5	11	19

Ottawa	59	52	65	1′76	....	....	....	4	4	14	2	24	200
Peterborough Radial	10	8	....	18	....	....	....	....	1	2	....	3	21
Pictou County	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Port Arthur	24	1	....	25	....	1	....	....	2	....	....	3	28
Quebec Ry., Light & Power Co. (Citadelle)	57	50	....	1 07	....	....	....	1	4	8	7	20	127
Quebec Ry., Light & Power Co. (Montmorency)	15	....	....	15	....	....	....	....	....	....	2	2	17
Regina Municipal	34	....	....	34	30	....	....	1	....	2	....	33	67
Sandwich, Windsor & Amherstburg	40	17	....	57	5	....	....	6	3	....	....	14	71
Sarnia	10	2	....	12	....	1	....	....	....	....	....	1	13
Sherbrooke	10	9	....	19	....	....	....	....	1	1	....	2	21
St-Jean	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
St-Stephen	4	4	....	8	....	....	....	1	1	....	....	2	10
St-Thomas	10	2	4	16	....	....	1	....	....	....	....	1	17
Saskatoon	18	....	....	18	....	....	....	4	....	1	2	7	25
Surburban Rapid Transit	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Toronto	2 80	1 80	5 72	10 32	....	....	....	11	....	17	12	40	1,072
Toronto Suburban	13	3	....	16	....	1	....	2	....	2	1	6	22
Toronto & York Radial	50	4	2	56	10	10	....	12	4	....	1	37	93
Windsor, Essex & Lake Shore	11	....	....	11	19	....	....	....	1	....	3	23	34
Winnipeg	295	25	....	320	....	....	....	7	1	7	1	16	336
Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	12	....	....	12	8	....	....	15	....	1	....	24	36
Yarmouth	3	3	....	6	....	....	....	....	1	....	....	1	7
Schomberg & Aurora Railway	1	....	....	1	....	....	....	13	....	....	....	13	14
Three Rivers Traction Company	6	....	....	6	....	....	....	....	....	1	....	1	7
Toronto Civic Railway	31	....	....	31	....	....	....	....	....	3	....	3	34
Total	1,986	513	765	3,264	658	42	13	197	45	102	121	1,178	4,442

TABLEAU 7—Sommaire des accidents pour l'année expirée le 30 juin 1916.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.			Employés.			Autres.			Totaux.		
		Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.
		Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.
1	Berlin and Waterloo								1	1		1	1
2	Berlin and Northern												
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		9	9	2	6	8		1	1	2	16	18
4	Brandon Municipal												
5	Brantford and Hamilton		1	1		6	6	2		2	2	7	9
6	Brantford Municipal												
7	British Columbia		25	25	1	20	21	6	18	24	7	63	70
8	Calgary		5	5		4	4		5	5		14	14
9	Canadian Resources Develpoment												
10	Cape Breton		7	7		1	1		3	3		11	11
11	Chatham, Wallaceberg and Lake Erie		1	1		8	8	1		1	1	9	10
12	Cornwall												
13	Edmonton Radial		63	63		7	7	1	19	20	1	89	90
14	Fort William								1	1		1	1
15	Guelph Radial												
16	Halifax Tramway	1		1		4	4		43	43	1	47	48
17	Hamilton and Dundas		7	7								7	7
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville		13	13		4	4		3	3		20	20
19	Hamilton Street		391	391		12	12	1	32	33	1	435	436
20	Hamilton Radial		12	12		6	6		3	3		21	21
21	Hull												
22	International Transit Co.												
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui							1		1	1		1
24	Lethbridge Municipal								1	1		1	1
25	Comté de Lévis		5	5		2	2		2	2		9	9
26	London Street		93	93		15	15		172	172		280	280
27	London and Lake Erie												
28	London and Port Stanley		1	1		9	9	1		1	1	10	11
29	Moncton Tramways												
30	Montreal and Southern Counties		50	50		2	2					52	52
31	Montreal Tramways												
32	Moosejaw												
33	Nelson												
34	Niagara Falls, Park and River	15	147	162		4	4		4	4	15	155	170
35	Niagara, St. Catharines and Toronto												
36	Niagara, Welland and Lake Erie								1	1		1	1
37	Nipissing Central		1	1		1	1		4	4		6	6
38	Oshawa					1	1					1	1

39	Ottawa	....	19	19	....	7	7	2	56	58	2	82	84
40	Peterborough Radial	....	....	....	....	2	2	....	7	7	....	9	9
41	Pictou County	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
42	Port Arthur	....	6	6	....	....	....	....	....	....	....	6	6
43	Quebec Ry., Light and Power Co. (Citadelle)	....	6	6	....	1	1	1	17	18	1	24	25
44	" " " (Montmorency)	....	....	....	....	....	....	....	3	3	....	3	3
45	Regina Municipal	....	15	15	....	9	9	....	....	....	....	24	24
46	Sandwich, Windsor and Amherstburg	....	130	130	....	1	1	....	8	8	....	139	139
47	Sarnia	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
48	Sherbrooke	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
49	St. John	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
50	St. Stephen	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
51	St. Thomas	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	1	1
52	Saskatoon	....	21	21	....	4	4	....	....	....	....	25	25
53	Suburban Rapid Transit	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	1	1
54	Toronto	1	846	847	1	157	158	5	384	389	7	1,387	1,394
55	Toronto Suburban	....	1	1	....	2	2	....	....	....	....	3	3
56	Toronto and York Radial	1	2	3	....	....	....	4	6	10	5	8	13
57	Windsor, Essex and Lake Shore	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	1	1
58	Winnipeg	....	12	12	....	6	6	3	16	19	3	34	37
59	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	1	1
60	Yarmouth	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
61	Schomberg and Aurora Railway	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	1	1
62	Three Rivers Traction Company	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
63	Toronto Civic Railway	....	16	16	....	1	1	....	7	7	....	24	24
	Total	18	1,905	1,923	4	305	309	28	819	847	50	3,029	3,079

TABLEAU 8—Sommaire du parcours, trafic, etc., pour l'année expirée le 30 juin 1916.

Nom du chemin de fer.	Passage des voyageurs.	Transport des marchandises.	Wagons pour voyageurs.	Autres wagons.	Total des wagons.
	Nombre.	Tonnes.	Milles.	Milles.	Parcours.
Berlin and Waterloo	1,010,114		207,528		207,528
Berlin and Northern	192,227		35,400		35,400
Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	1,373,823	164,653	260,717	40,460	301,177
Brandon Municipal	627,739		235,281		235,281
Brantford and Hamilton	759,063	5,322	321,158	41,006	362,164
Brantford Municipal	1,514,418	175	853,643		853,643
British Columbia	43,021,598	228,087	11,658,056	899,383	12,557,439
Calgary	12,986,234	1,192	2,524,860	2,550	2,527,410
Canadian Resources Development	6,633		6,636		6,636
Cape Breton	4,171,838		666,230	19,216	685,446
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	416,049	107,484	275,500	219,155	494,655
Cornwall	422,221	76,014	205,549	17,757	223,306
Edmonton Radial	10,948,518	2,940	2,106,051	32,447	2,138,498
Fort William	2,581,029	14,173	618,364		618,364
Guelph Radial	1,090,017	13,574	235,975	43,000	278,975
Halifax Tramway	8,061,025		1,362,693		1,362,693
Hamilton and Dundas	974,519	40	166,663		166,663
Hamilton, Grimsby and Beamsville	1,019,152	31,952	377,083	28,152	405,235
Hamilton Street	15,630,059		2,618,393		2,618,393
Hamilton Radial	1,234,890	25,511	510,004	14,636	524,640
Hull	2,513,257	9,231	770,982	27,734	798,716
International Transit Co	1,536,747		287,342		287,342
Kingston, Portsmouth and Cataraqui	1,032,656		199,680		199,680
Lethbridge Municipal	963,719		284,234		284,234
Lévis, comté de	2,034,518	2,550	404,641	11,700	416,341
London Street	11,342,886		1,960,217		1,960,217
London and Lake Erie	403,717	15,492			
London and Port Stanley	548,326	371,014	329,435	220,175	549,610
Moncton Tramways	426,961		117,301		117,301
Montreal and Southern Counties	1,982,983		603,044	974	604,018
Montreal Tramways	156,408,303				
Moosejaw	1,962,852		409,240		409,240
Nelson	273,096		30,236		30,236
Niagara Falls, Park and River	1,202,043		272,034		272,034
Niagara, St. Catharines and Toronto	5,524,212	403,700	1,324,380	120,844	1,445,224
Niagara, Welland and Lake Erie	552,765		86,892		86,892
Nipissing Central	1,386,748		268,525		268,525
Oshawa	238,500	164,335	53,491	28,419	81,910
Ottawa	25,392,750		4,756,501		4,756,501
Peterborough Radial	1,240,680		437,896		437,896
Pictou County					
Port Arthur	2,155,425		561,921		561,921
Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadelle)	12,278,607	40	2,098,911	15	2,098,926
" " " (Montmorency)	1,775,523		442,378		442,378
Regina Municipal	4,236,310	20,779	899,574	9,524	909,098
Sandwich, Windsor and Amherstburg	6,044,912		1,103,557		1,103,557
Sarnia	1,066,477	201,449	204,244	4,952	209,196
Sherbrooke	1,128,432		419,294		419,294
St. John					
St. Stephen	766,583		183,960		183,960
St. Thomas	489,051		295,785		295,785
Saskatoon	3,257,611		736,077		736,077
Suburban Rapid Transit	767,973		432,468		432,468
Toronto	145,812,384		20,056,819		20,056,819
Toronto Suburban	2,890,880	348	457,190	11,461	468,651
Toronto and York Radial	5,454,649	43,185	2,119,156	102,188	2,221,344
Windsor, Essex and Lake Shore	548,220	32,142	314,039	194,630	408,669
Winnipeg	52,459,531		10,424,726		10,424,726
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	663,617	4,342	431,052		431,052
Yarmouth	249,111		89,145		89,145
Schomberg and Aurora Railway	24,092	10,465	21,090		21,090
Three Rivers Traction Company	411,856		130,308		130,308
Toronto Civic Railway	12,604,038		1,262 685		1,262,685
Total	580,094,167	1,936,674	80,526,234	1,990,378	82,516,612

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Le tableau suivant procurera des renseignements utiles sur les statistiques des chemins de fer étrangers.

Pays.	Année	Milles couverts par capitalisation.	Capitalisation. (*b*)	Recettes des voyageurs.	Recettes des marchandises.	Autres recettes.	Total des recettes.	Frais d'exploitation.	Voyageurs transportés	Marchandises transportées.
			$	$	$	$	$	$		Tonnes.
Canada	1916	37,434	1,893,877,774	53,097,643	185,806,168	22,984,843	261,888,654	180,542,259	49,027,671	109,659,088
Etats-Unis	1915	247,312	20,392,956,827	653,975,175	2,086,859,678	204,585,486	2,945,420,339	2,074,891,008	961,351,000	1,779,512,000
Nouvelle-Zéalande	1916	2,970	157,569,274	8,383,812	12,190,435	1,561,070	22,135,317	14,212,881	14,201,506	6,370,944
Royaume-Uni	1914	23,441	6,501,272,332	215,407,648	311,917,724	98,729,768	626,055,140	395,562,550	1,294,337,046	520,279,128
Nouvelles Gales du Sud	1916	4,188	334,951,214	15,315,512	21,072,526	496,609	36,884,647	27,651,017	83,652,807	11,614,026
Japon (*a*)	1914	5,471	486,545,748	27,987,671	26,684,466	2,066,391	56,738,528	27,275,623	167,773,143	36,348,362
Empire Germanique	1912	37,665	4,392,651,229	224,719,558	519,227,398	83,473,000	827,419,956	558,230,395	1,743,111,677	612,385,727
France	1911	25,194	3,720,480,021	162,383,599	198,292,706	5,980,128	366,656,433	229,361,949	511,096,490	184,635,276
Empire Russien	1910	41,622	3,508,675,945	84,681,703	359,019,243	55,400,372	499,101,318	335,360,716	195,017,000	258,339,276
Autriche	1912	14,185	1,724,079,152	54,891,200	160,999,300	14,473,900	230,364,400	171,900,400	290,850,985	159,209,564
Hongrie	1912	13,303	949,581,820	30,399,250	80,337,656	4,943,862	115,680,768	73,912,097	164,008,000	83,629,000
Italie (*a*)	1912	8,387	1,334,928,118	40,796,637	63,721,393	12,050,318	116,568,348	97,871,890	89,690,138	37,145,897
Suède	1910	8,574	286,183,902	12,426,400	23,674,356	1,399,546	37,500,302	27,198,990	58,276,650	36,952,910
Norvège	1913	1,913	84,130,007	3,351,187	4,081,441	926,090	8,358,718	6,428,141	17,834,565	7,217,873
Danemark (*a*)	1914	2,333	76,319,972	6,523,592	7,855,222	741,739	15,120,553	12,790,269	23,690,045	6,289,750
Belgique (*a*)	1912	2,913	520,777,053	19,856,622	39,016,968	5,065,417	63,939,007	44,326,853	191,814,188	66,011,442
Hollande	1911	1,980	136,612,000	12,998,268	13,404,288	....	26,402,556	....	46,426,000	18,579,800
Suisse	1912	3,014	362,718,858	20,077,596	25,991,431	1,958,053	48,027,080	31,852,495	123,523,422	19,613,953
Australie-Sud	1916	2,185	85,732,910	2,858,992	6,053,423	710,243	9,622,658	7,521,379	20,512,753	2,396,938
Australie-Ouest	1916	3,331	83,308,749	146,621	6,599,406	414,114	10,160,141	7,356,721	18,884,541	2,482,193
Victoria	1916	4,452	2,635,791,182	12,856,590	12,703,012	2,130,019	27,889,621	20,021,335	115,771,238	5,705,163
Bulgarie (*a*)	1912	1,207	58,836,411	2,050,659	2,439,558	293,518	4,783,735	3,726,216	3,341,651	1,560,890
Tasmanie	1915	533	22,527,367	824,502	748,713	....	1,573,215	1,099,842	1,750,905	387,724
Egypte (*a*)	1912	2,419	134,823,238	7,684,481	9,895,856	1,478,554	19,058,891	11,148,760	28,782,736	2,818,135

(*a*) Etat des chemins de fer seulement. (*b*) D'après dernier rapport, l'année non toujours donnée..

INDEX DES STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.